

Skrzydłata **POLSKA**

NR 34 (424) • 19.VIII.1959 • CENA 2 zł



W numerze: JANUSZ MEISSNER • OSTATNI LOT • „ŁOSIE” ATAKUJĄ

PIERWSZY BÓJ POD WARKĄ

15 lat temu młodzi piloci ludowego lotnictwa polskiego wyruszyli do walki z faszystowskim najeźdźcą. Atakujące Niemców pod Warką samoloty 3 pułku lotnictwa szturmowego Ił-2 osłaniały z powietrza myśliwce Jak-9 (na zdjęciu). Z prawej: Piloci 1 pułku „Warszawa” na lotnisku przyfrontowym pod Warszawą.

Zdjęcia: Andrzej Różycki



DNI LOTNICTWA 1959

6—13.IX. TYDZIEŃ LOTNICTWA

23.VIII — Uroczystości w Warce • 1.IX — Otwarcie Centralnej Wystawy Lotniczej we Wrocławiu • 5.IX — Centralna Akademia w Poznaniu • 6.IX — Wielkie pokazy lotnicze nad Stadionem Dziesięciolecia z okazji Dożynek • Pokazy lotnicze: w Szczecinie, Wrocławiu, Opolu, Koszalinie, Olsztynie, Zielonej Górze.

PROGRAM imprez tegorocznych Dni Lotnictwa zapowiada się szczególnie bogato, tym bardziej, że zbiegają się one z 15 rocznicą powstania Ludowego Lotnictwa Polskiego. Choć już obecnie odbywają się różnego rodzaju imprezy, to jednak punktem kulminacyjnym będzie Tydzień Lotnictwa od 6 do 13 września, podczas którego odbędzie się szereg najważniejszych pokazów i imprez lotniczych.

Przedtem jednakże, 23 sierpnia, w 15-tą rocznicę pierwszej akcji bojowej Ludowego Lotnictwa Polskiego odbędzie się w Warce wielka uroczystość z udziałem przedstawicieli Partii i Rządu, podczas której zostanie odsłonięta tablica pamiątkowa, a miejscowa szkoła otrzyma kompletne wyposażenie modelarni oraz biblioteczkę lotniczą. Tam też odbędą się pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojkowego i sportowego. Uroczystość zakończona zostanie występami artystycznymi i festynem ludowym. W tydzień później w stolicy Dolnego Śląska — Wrocławiu, nastąpi w dniu 1 września otwarcie Centralnej Wystawy Lotniczej, która zostanie udostępniona dla publiczności przez cały miesiąc.

Tydzień Lotnictwa rozpocznie 5 września Centralna Akademia Lotnictwa w Poznaniu. Podobne akademie odbędą się we wszystkich województwach.

6 września, z okazji Dożynek, odbędą się nad Stadionem Dziesięciolecia w Warszawie wielkie pokazy lotnicze.

Podczas trwania Dni Lotnictwa odbędą się większe pokazy lotnicze na Ziemlach Zachodnich: w Szczecinie, Wrocławiu, Opolu, Olsztynie, Koszalinie, a w Zielonej Górze zbiegają się one z dorocznym świętem winobrania.

Oprócz tych zasadniczych, wielkich imprez i uroczystości przygotowuje się cały szereg mniejszych, niemniej ciekawych, które będą miały miejsce w całym kraju.

Pod koniec sierpnia (26.VIII) ukaże się o charakterze jednodniówki numer specjalny na Dni Lotnictwa wydany przez redakcję „Skrzydlatej Polski” wspólnie z Tygodnikiem Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wiraz”.

W miesiącach sierpień—wrzesień odbywać się będą organizowane przez Aeroklub PRL Samolotowe Mistrzostwa Polski Seniorów w Białymstoku, Ogólnopolski Konkurs Akrobacji Szybowcowej w Gdańsku, Międzynarodowe Zawody Spadochronowe Kijów — Kraków w Krakowie, Krajowe Zawody Balonowe w Katowicach, loty balonowe przez Czechosłowację, Węgry, do Związku Radzieckiego, do krajów skandynawskich przez Bałtyk.

Po raz pierwszy odbędą się we wrześniu zawody lotnicze o mistrzostwo Wojsk Lotniczych i OPL OK na samolotach odrzutowych. Pojedyncze zaś samoloty wojskowe i sportowe wykonają loty do małych miejscowości i wsi, połączone ze spotkaniami z lotnikami. Pogadanki i rozmowy z ludźmi lotnictwa zostaną także przygotowane na obozach harcerskich i koloniach dla młodzieży. Ponadto młodzież i przedstawiciele zakładów

Protektorat nad tegorocznymi obchodami

DNI LOTNICTWA

objął

PREZES RADY MINISTRÓW

JÓZEF CYRANKIEWICZ

Prezes Honorowy

Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

pracy wezmą udział w organizowanych wycieczkach na lotnisko, gdzie również pokazany zostanie sprzęt lotniczy. W Tygodniu Lotnictwa także będzie można zwiedzać lotniska komunikacyjne.

Pod koniec września 30-lecie swego istnienia będą obchodzili PLL „Lot”. Podczas tych uroczystości wezmą udział w lotach propagandowych samoloty PLL „Lot”. Także jeden z numerów „Skrzydlatej” z końca września poświęcony będzie całkowicie 30-leciu PLL „Lot”.

Mniej więcej w połowie września Dniom Lotnictwa będą poświęcone akademie w oficerskich szkołach lotniczych w Radomiu i Dęblinie.

Na brak imprez i pokazów lotniczych na pewno nie będą narzekali warszawiacy. Obok wspomnianych już pokazów z okazji Dożynek, w dniu 6 września po południu będą się bawić na festynie lotniczym w Centralnym Parku Kultury i Wypoczynku na Powiślu. Tego dnia zacznie się też teleturniej na tematy lotnicze, który potrwa do 13 września. Telewizja ponadto przeprowadzi w tym okresie wywiady z kierownikami instytucji i organizacjami lotniczymi na temat dorobku i perspektyw polskiego lotnictwa. Bywalcy kawiarni „Stolica” spotkają się 5 września na lotniczym podwieczniku przy mikrofonie, a słuchacze Polskiego Radia usłyszą go 13.IX.br. w programie ogólnopolskim. Zawsze wrażliwa na aktualne wydarzenia w życiu społecznym rodzina Matysiaków mówić będzie we wrześniu o lotnictwie.

Wreszcie w październiku nastąpi zlot lotników polskich — wychowanków radzieckich szkół lotniczych, na który przybędą zaproszeni oficerowie radzieccy, wychowawcy polskich lotników.

W wielu miastach i miasteczkach do przygotowania programu imprez, pokazów lotniczych przystąpiły już terenowe Komitety Obchodu Dni Lotnictwa, ale jeszcze nie wszędzie są one już zawiązane. Dlatego zwracamy się z apelem do organizacji społecznych, młodzieżowych, instytucji, a przede wszystkim do aeroklubów regionalnych, o zakładanie komitetów tam, gdzie jeszcze one nie działają.

M. R.



W tym roku stosunkowo dość wcześnie rozpoczęliśmy Dni Lotnictwa. Czas ich trwania — przeszło dwa miesiące, winien dać możliwość dotarcia z propagandą lotnictwa do najdalszych, najbardziej odległych zakątków naszego kraju. I to jest też idea przewodnią tegorocznych Dni. Rzecz tylko w tym, że centralnie tej propagandy, żebyśmy nie wiem jak dobrze pracowali, nie przeprowadzimy. Powodzenie całej akcji — dotarcia z lotnictwem na teren, zależy przede wszystkim od aktywizacji tego własnego terenu.

Zgodnie z apelem Ogólnopolskiego Komitetu Obchodu Dni Lotnictwa, zacząć trzeba przede wszystkim od tworzenia społecznych terenowych

Komitatów Obchodu Dni Lotnictwa, które w oparciu o konkretny plan działania, oparty na własnych możliwościach i pewnej pomocy centralnej winny dotrzeć z lotnictwem do miasteczek i wsi, tzn. tam, gdzie nam najbardziej zależy. Społeczeństwo Warszawy i większych miast, przede wszystkim wojewódzkich — że tak powiem — otrzaskała się już z lotnictwem. Teren wiejski i małomiejszeczkowy jest jednak pod tym względem jeszcze zaniedbany. I w tym kierunku winno nastąpić główne uderzenie propagandowe, nie tylko zresztą z pisanym słowem o lotnictwie, ale także z pilotem, szybowcem czy samolotem.

Jest niewątpliwie paradoksem naszych czasów, nie tylko zresztą u nas, że w dobie kiedy nad Ziemią latają sztuczne księżycy, są jeszcze ludzie, którzy nie widzieli na oczy nawet szybowca czy zwykłego samolotu sportowego, nie mówiąc już o odrzutowcach. Nie tak szybko usuwamy jednak te anomalie. W dawnych latach społeczeństwo nasze nie było w zbyt wysokim stopniu społeczeństwem technicznym, tzn. u przeciętnego obywatela znajomość współczesnej

mu techniki nie była dostateczna. Od tych dawnych lat, szczególnie od okresu międzywojennego, zrobiliśmy poważne postępy, a dzisiejszy stan uprzemysłowienia Polski jest tego najlepszym dowodem. Co najważniejsze, że powstały w naszym kraju także dziedziny przemysłu, których przed tym nigdy u nas nie było. Lotnictwo jest stosunkowo młodą dziedziną techniki na świecie i nie w tym dziwnego, że ciągle jeszcze mało znaną i popularną, choć w ciągu swego przeszło 50-letniego istnienia poczyniło tak olbrzymie postępy, że przecieć zdumiewają niektóre jego osiągnięcia, zwłaszcza, że wyprzedzają nierzadko nasze najśmielsze marzenia.

Tradycje naszego lotnictwa są bardzo bogate, słusznie się też nimi szczycimy na każdym kroku. My, w Polsce nie mamy ambicji mocarstwowych, nie mówimy też, że jesteśmy potęgą w powietrzu; nie da się jednak zaprzeczyć, że posiadamy dziś lotnictwo nowoczesne, odpowiadające współczesnym kierunkom rozwoju techniki lotniczej. W niektórych dziedzinach np. w sporcie lotniczym — w spadochroniarstwie i szybowni-

otwie jesteśmy równorzędnym partnerem w stosunku do producentów pod tym względem krajów świata. Mamy dobrze rozwinięty i nowoczesny przemysł lotniczy, a sprzęt przez niego produkowany eksportujemy do wielu już krajów. Nie ulega wątpliwości, że dorobek naszego lotnictwa w minionym piętnastolecu jest naszą chlubą i dumą narodową. Chcemy go więc możliwie jak najlepiej przedstawić naszemu społeczeństwu, całemu narodowi. I stąd te tradycyjne już Dni Lotnictwa, które w tym roku rozszerzyliśmy na przeszło dwa miesiące.

Dotychczasowe meldunki mówią jednak, że nie wszędzie jeszcze powstały Terenowe Komitety Obchodu Dni Lotnictwa, nie wszędzie one rozpoczęły prace. Wydaje się, że w tej akcji wielką szansę mają aerokluby regionalne, a przede wszystkim ich zarządy, które powinny możliwie jak najszybciej zmobilizować miejscowy aktyw do pracy społecznej na rzecz lotnictwa. Chodzi przecież o to, aby Dni Lotnictwa nie pozostały bez echa w społeczeństwie.

IKARUS

Szwedziuk drugi z 600 metrów

W Jugosłowiańskim Adriatyckim Centrum Lotniczym w Tivat rozpoczęły się 5 sierpnia br. międzynarodowe zawody spadochronowe o Puchar Adriatyku, z udziałem reprezentantów 9 państw, a m. in. Polski.

Pierwsza konkurencja obejmowała skoki z wysokości 600 m. Zwycięzcą konkurencji został Bułgar Kirow,

uzyskując świetny wynik — 29 cm odległości od środka koła. Drugie miejsce zajął reprezentant Polski — Zdzisław Szwedziuk, trzecie Bułgar Wodeniczarow, czwarte Brenden (USA).

W konkurencji kobiet zwyciężyła Jugosłowianka Stefanović przed Priachiną (ZSRR) i Skopinową (ZSRR).

JUGOSŁOWIAŃSKIE REKORDY

15 lipca br. w Związkowym Centrum Lotniczym w Vrsacu (Jugosławia) ustanowiono dwa rekordy krajowe w nocnych skokach z opóźnionym otwarciem spadochronu. Rekordzistami, a jednocześnie pionierami tego typu skoków w Jugosławii, są: Vera Belosević — skok z wysokości 3 200 metrów, otwarcie spadochronu na wysokości 700 metrów (opóźnienie 52 sek) oraz Jovan Belosević — jej mąż, Milivoje Rončević i Stane Debeljak — skok ze spadochronu z wysokości 3 600 m (opóźnienie 64 sek).

Z. T.

Czy wiesz, że

W DNIACH LOTNICTWA MASZ SZANSE PRZELOTU NA POLSKIM ODRZUTOWCU

lub przelecenia się samolotami PLL LOT w obie strony na dowolnie wybranej linii krajowej. Możesz poza tym zdobyć radioaparaty „Szarotka”, zegarek lub aparat fotograficzny i wiele innych rzeczy. Jak to zdobyć — dowiedz się z następnego

SPECJALNEGO NUMERU

na DNI LOTNICTWA

wydanego wspólnie przez redakcję tygodnika „Sierzydlata Polska” i tygodnika Wojsk Lotniczych i OPL OK „Wirze”.

Bogato ilustrowany numer specjalny w objętości 24 stron i cenie 2 zł ukazał się już za tydzień. Zawiadom o tym koleżanki, kolegów i wszystkich Twych znajomych. Poczeka! Jeszcze cierpliwie — tylko 1 tydzień.

A potem

KUP KONIECZNIE

NIE POZALUJESZ

P.S. Niech nam miły „PRZEKRÓJ” wybaczy, że zachęcamy tak jak oni (ale dobrych pomysłów nie wstydzimy się nadsyłać, pozostawiając oczywiście ich autorstwo prawowitemu właścicielowi), ale może w ten sposób znajdzie się na jego barzo poczytnych łamach z okazji właśnie Dni Lotnictwa jakaś wzmianka o nas. Przepraszamy i dziękujemy.

TERMIN III OGÓLNOPOLSKIEGO KONKURSU AKROBACJI SZYBOWCOWEJ PRZESUNIĘTY

Dyrekcja Aeroklubu PRL zawiadamia, że na wniosek Aeroklubu Gdańskiego został przesunięty termin III Ogólnopolskiego Konkursu Akrobacji Szybowcowej. Zostanie on rozegrany w dniach 23—28 sierpnia br. na lotnisku Aeroklubu Gdańskiego we Wrzeszczu.



SZYBOWNICY NAD BAŁTYKIEM

W dniach od 27 lipca do 8 sierpnia nasi piloci szybowcowi A. Witak, E. Makula, J. Popiel, Zb. Kirakowski, J. Adamek oraz J. Pieczewski przebywali na obozie szybowcowym w Lebie nad Bałtykiem. Celem obozu było dokładniejsze zapoznanie się naszych pilotów z warunkami lotu nad morzem, a także przygotowanie się do Szybowcowych Mistrzostw Świata w przyszłym roku. Kierownikiem obozu był trener kadry narodowej J. Dankowski. Na zdjęciu: Trener J. Dankowski udziela wskazówek A. Witkowi przed lotem.

Foto: CAF

ZNÓW REKORDOWY LOT Tu-104 B

Niedawno informowaliśmy o rekordowym: locie radzieckiego odrzutowego samolotu pasażerskiego Tu-104 B.

4 km. prasa radziecka doniosła o nowym sukcesie na Tu-104 B. Samolot został obciążony sztubami żelowymi o łącznym ciężarze 25 tys. kilogramów. Podczas lotu trwającego 75 minut odrzutowiec osiągnął wysokość 12 799 m. Po odbyciu lotu załoga samolotu podzieliła się wrażeniami z podróży. I tak po osiągnięciu przez samolot stratosfery termometry wskazywały — 50° C, a na wysokości 11 500 m temperatura osiągnęła — 53° C. Największymi trudnościami dla lotników był moment startu, a przede wszystkim lądowanie. Obecny na spotkaniu konstruktor Tu-104 B A. Tupolew pogratulował im pełnego sukcesu.

Protokoły z lotu zostaną przesłane Centralnemu Aeroklubowi ZSRR do zatwierdzenia jako nowy rekord wszechświatowy. (r)

SYN ILIUSZYNA REKORDZISTĄ ŚWIATA

Wszyscy nasi Czytelnicy znają na pewno słynnego konstruktora radzieckiego Sergiusza Iliuszyna, twórcę samolotów szturmowych Il-2, a ostatnio turbośmigłowego samolotu pasażerskiego Il-18. Okazuje się, że wielki konstruktor przekazał zamiłowanie do lotnictwa swemu 32-letniemu synowi — Włodzimierzowi Iliuszynowi. Obecnie ojciec konstruuje samoloty, a syn lata na nich i trzeba przyznać że lata po mistrzowsku. Niedawno na samolocie T-431 wyposażonym w jeden silnik turbośmigłowy osiągnął on wysokość 28 760 m, ustanawiając nowy rekord świata. Z prawej: Włodzimierz Iliuszyn. (r)



Amerikanie przeprowadzają próby w locie ze zdalnie kierowaną wersją bombowca odrzutowego B-47, przeznaczoną do spełniania roli samolotu-celu. W czasie startu i lądowania samolot — bez załogi — kierowany jest drogą radiową z ziemi, zaś w czasie lotu — z drugiego samolotu.

Budowany w NRF z licencji amerykańskiej naddźwiękowy samolot F-104 G „Starfighter” montowany będzie z części wyrabianych w różnych fabrykach w zakładach Messerschmitta. Obloty przeprowadzone będą na jednym z lotnisk w pobliżu Ingolstadt.

W Anglii, w rejonie hrabstwa Suffolk i Norfolk, odbyły się manewry lotnictwa myśliwskiego. W manewrach wzięły również udział odrzutowce francuskie i amerykańskie.

W mieście Arga (Indie) jako pierwsza w Indiach wykonała skok ze spadochronem z samolotu kobieta, oficer lotnictwa indyjskiego, dr. Gata Czanda. Do tej pory żadna kobieta w Indiach nie skakała ze spadochronem.

W dzień 22 lipca wylęciał z Moskwy do Symferopola (Krym) nowy radziecki samolot turbośmigłowy An-10 „Ukraina”, zapoczątkowując komunikację na tej linii. Przelot odbył się na wysokości 7 000 m. Trasę długości 1 300 km samolot przebył w 2 godz 15 min, z prędkością przeciętną 700 km/h. Samoloty An-10 obsługiwane będą jeszcze linie z Moskwy do Rostowa, Stalino, Charkowa, na Syberię i Daleki Wschód.

Spadochroniarze dniepropietrowscy W. Tichonienko, W. Kungurcew i N. Piusznin wykonali dzienny skok grupowy z wysokości 1 000 m, na celność lądowania, osiągając średnią odległość od środka koła 2 m 49 cm. Wynik ten jest lepszy o 1 m 34 cm od dotychczasowego rekordu światowego spadochroniarzy jugosłowiańskich.

W Kijowie mistrzyni sportu ZSRR Lubow Maminienko uzyskała doskonały rezultat w nocnych skokach z wysokości 1 000 m na celność lądowania, osiągając po dwóch skokach 6 m 47 cm odległości od środka koła. Jest to rezultat lepszy od rekordu świata.

Na lotnisku centralnego aeroklubu Białoruskiej SRR skoczkołwie M. Szajpow, R. Piotrowski i W. Urbanowicz wykonali skok kombinowany z wysokości 600 m na celność lądowania. Średnia odległość od środka koła wyniosła 3 m 58 cm, co przewyższa rekord światowy.

DO CZYTELNIKÓW

Ten numer ze względów technicznych ukazuje się w objętości 16 stron. Następny za to będzie miał 24 strony przy cenie niezmięnionej. (Red.)

„Explorer 6” krąży wokół Ziemi

7 sierpnia po południu z przylądka Canaveral na Florydzie dokonano wyrzucenia w przestrzeń kosmiczną trzystopniowej rakiety ciężarze 53 tony „Thor-Able”, w którym znajdował się 65-kilogramowy sztuczny satelita, szósty z serii „Explorer”. Amerykańska Agencja Aeronautyki i Prześwieleni Kosmicznej (NASA) oświadczyła w kilka godzin po wyrzuceniu rakiet, że nowy sztuczny satelita wszedł na orbitę okołoziemską. Przepuszcza się, że będzie on krążył dookoła Ziemi przez mniej więcej rok.

Głównym zadaniem „Explorera 6” jest mierzenie natężenia promieniowania w przestrzeni międzyplanetarnej. Ponieważ apogeum jego wynosi 36 800 km, a perigeum 224 km, satelita będzie mógł dostarczyć cennych informacji o natężeniu i rozmieszczeniu pasów niebezpiecznego promieniowania wanallenowskiego, otaczających prawdopodobnie Ziemię na wysokości między 2 a 85 tys. km. Pomimo że apogeum satelity nie osiąga nawet połowy tej odległości, to jednak ma on mniej lub bardziej dokładnie mierzyć radiację w promieniu kilkuset tysięcy kilometrów. Jak twierdzi NASA, aparatura satelity zdolna jest

przewodzą rejestrację promieniowania „miliony kilometrów poza pasami Van Allena”.

Aluminiowy satelita ma średnicę 53 cm. Na zewnątrz przytwierdzone są do niego cztery prostokątne „łopatki” otwierające system baterii słonecznych o powierzchni 2 500 cm² każda. Uczeń amerykański ma nadzieję, że te właśnie baterie słoneczne, w których energia słoneczna zamieniana jest na energię elektryczną, będą zasilać instrumenty satelity przez cały czas jego krążenia.

Oprócz licznika radiacji „Explorer 6” posiada jeszcze 11 innych przyrządów i aparatów, m. in. małą kamerę telewizyjną przekazującą na Ziemię drogą radiową obraz otaczającej naszą planetę powłoki chmur.

NASA oznajmiła, że okres obiegu nowego sztucznego księżycza wynosi 11 godzin. Aby „Explorer 6” wszedł na tak wydłużoną orbitę, nadano mu prędkość przy starcie rzędu 8,2 km/sek. (Dotychczasowe sztuczne księżycze krążące po orbicie kołowej, posiadały przy starcie prędkość nieco mniejszą od 8 km/sek).

(r)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

W tokijskim porcie lotniczym buduje się nowy betonowy pas startowy długości 3 150 m, obliczony na przyjmowanie ciężkich samolotów odrzutowych.

W USA opracowano automatyczny radiowy aparat nadawczy dla oznaczania miejsca katastrofy samolotu. Baterijny nadajnik aparatu wysyła bez przerwy w przebiegu 100 godzin sygnał, który można odebrać do odległości 112 km. Ciężar aparatu — 5 kg.

Rząd Nepalu postanowił zbudować nowy port lotniczy w rejonie miasta Mustang, w pobliżu granicy nepalsko-chińskiej.

Belgia poddaje remontowi i modyfikacji sto posładanych myśliwców odrzutowych Hawker „Hunter”.

W Niemczech zachodnich wyprodukowano z francuskiej licencji 45 szkolno-treningowych samolotów odrzutowych Fouga „Magister”. Dalsze 165 — w budowie.



Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1959 — Jan Cierniak.

SPADOCHRONIARZE NA GOCŁAWKU

TADEUSZ MALINOWSKI

PRZED południem świeciło słońce, było nawet parno, i wszystkie kelnerki ze stolówek — niektóre nawet bardzo ładne — wyszły przed hangar, aby popatrzeć co też ci „spadochroniści” pokażą, czym oni zalimponują. Podpierały więc mury i żądne emocji cierpliwie czekały na przygotowania skoczków.

Stopniowo przybywało coraz więcej osób. Każda z nich chytrze obserwowała co się dzieje na lotnisku.

Wtem ryknęły silniki dwóch samolotów An-2. Przez niezbyt liczny tłumek ludzi stojących i siedzących na trawie przeszedł pomruk zadowolenia: „Nareszcie coś zobaczymy”. Tymczasem zawodnicy rzucając od czasu do czasu „perskie oko” w stronę co ładniejszej i zgrabniejszej warszawianki, nakładali spadochrony. Kolejną grupę skoczków odprawił już do maszyny „tata” Litwiński — kierownik sportowy mistrzostw. Warto wiedzieć, że Tadeusz Litwiński ma na swoim koncie ponad 500 skoków i nie kto inny, lecz właśnie on w 1945 r. wykonał po wojnie w Polsce pierwszy skok z samolotu.

Samoloty kolejno nadlatywały nad lotnisko, pozbywały się spadochroniarzy, następnie lądowały, aby zabrać w powietrze nowy „ładunek” ludzi. Trening dobiegał końca, pułap chmur nieco opadł, żołądki skoczków „grały wspaniałego marsza”, a kierownictwo mistrzostw w znowie z meteorologami, jakby nie zważając na to co mogą przynieść najbliższe godziny, zapowiedziało rozegranie pierwszej konkurencji. Kości zostały rzucone. Kto zostanie mistrzem Polski?

CENTYMETRY NA WAGĘ ZŁOTA

Widok był naprawdę imponujący. Całe „bractwo”, które przyjechało do Warszawy na mistrzostwa, z bardzo nielicznymi wyjątkami, lądowało w pobliżu krzyża. Wódz od przydziału punktów, stawiania ocen i od tak zwanej „miarki”, Zdzisław Chyliński wraz ze swymi podopiecznymi — komisarzami sportowymi, miał niewiele pracy z mierzaniem większych odległości. Wszyscy jak-

by się złożyli: swoje opadanie kończyli w pobliżu wyłożonych białych płócien. Ten wstępny egzamin wypadł naprawdę okazale. Podobnie wypracowanej celności lądowania nie spotkano dotąd na mistrzostwach Polski. Rekord dnia ustanowił Ryszard Kuś z Wrocławia, siadając 0,93 m od środka koła. Wysoką klasę pokazali młodzi skoczkowie wzbudzając uznanie wśród seniorów naszego sportu spadochronowego. O poziomie tej konkurencji (600 m) może świadczyć fakt, że 43 skoczków na 55 uzyskało wyniki powyżej 70% punktów możliwych do zdobycia. Zwyciężyli: Antonina Chmielarczyk i Jan Cierniak, oboje

z Krakowa. Różnice między zajęciami miejscami były tak minimalne, że o pierwszeństwie decydowały rzeczywiście centymetry, które w przeliczeniu dawały dziesiąte punkta.

„ZABY” SPADAJĄ Z SAMOLOTU

Równolegle do wyłożonej na lotnisku białej strzały oddzielali się od maszyny ludzie na wysokości 2600 m. Po chwili wyrzucali w bok ręce i nogi. Upodabniali się do skaczących żab. Ten właśnie żabi styl spadania oceniali na lotnisku komisarze sportowi. Patrząc przez lunety wydawali ocenę, która w precyzyjnym

przeliczeniu na punkty zbliżała lub oddalała poszczególnych skoczków od czołówki w tabeli wyników.

Stawka była duża. Bo nie tylko klasyfikowało się styl spadania, ale i wykonywanie figur. Jednym słowem — akrobację spadochronową w całej krasie.

Co parę minut komisarze sportowi przy strzale wykładali sygnały dla spadających skoczków, co parę minut przez niecałe 40 sekund obserwowano miniaturowe żabki-skoczków, którzy „twardo” i „miętko” sunęli do ziemi, co parę minut słychać było ostre kłasnęcie otwierającej się czaszy.

Bolały od patrzenia głowy. Karki stawały się dziwnie sztywne. Tu i tam westchnienie ulgi po przeżywanym niepokoju o los spadającego człowieka towarzyszyło pytaniom i niejednokrotnie nawet zacietym sporum rzekomych „speców” od spadochroniarstwa.

W konkurencji tej triumfowali: Jan Cierniak, Ireneusz Zapaśnik, Antonina Chmielarczyk i Julia Illewa Angielowa — zdobywając po 600 pkt.

DECYDUJĄCE CHWILE

Skoki kombinowane z wysokością 1500 m należały z całą pewnością do najbardziej denerwujących. Dla bardziej zaawansowanych zawodników styl spadania był właściwie dziecinną zabawką, w porównaniu do celności lądowania. Mógł się przecież zmienić kierunek wiatru i siadanie w ramionach krzyża stawało się wtedy wielką niewiadomą lub niemożliwością.

W tych dwóch kolejkach zaczęła się wielka gra — walka o każdą dziesiątą część punktu. Jeśli po pierwszej kolejce zarysowały się już jakieś konkretne, nadające się do typowania nazwiska, to druga kolejka skoków, mająca ostatecznie rozstrzygnąć wszelkie wątpliwości co do zajętego miejsca, zaczynała być coraz bardziej denerwująca — oczywiście dla kibica.

Ostry pojedynek stoczony między trójką asów: Cierniakiem, Szwedziukiem i Zapaśnikiem przyniósł w końcu tytuł mistrza Polski Janowi Cierniakowi. Losy pierwszego miejsca ważyły się do ostatniej chwili. Po lądowaniu Zapaśnika (15,39 m) wszystko stało się już wiadome.

Zawodnicy będący w kole, przyjaciele oraz koledzy podchodzili do Cierniaka i składali mu serdeczne

DOKOŃCZENIE NA STR. 15

Lądowanie przy krzyżu.



Foto: B. Koszewski (2) i J. Piatek

Człotai pod Warką

JANUSZ MEISSNER

CHOR. Czownicki siedząc za sterem swego Jaka raz po raz spogląda na ziemię, po której suną cztery rozkrzyżowane cienie klucza Iłów z 3 Pułku Szturmowego. Prowadzi je por. Kitajew, człowiek, którego „nie mają się kule”, Bohater Związku Radzieckiego, zapalczywy szturmowiec, nie liczący się z żadnym niebezpieczeństwem, jak by był pewien, że zawsze wyjdzie z niego cało.

Garbate Iły, „czarna śmierć” — jak je nazywają Niemcy — lecą w ciasnym szyku, błyskając odbiciem słońca w wypukłych owiewkach kabin. Wyżej, nad nimi, balansują maszyny ppłk. Tałdykina i chor. Gabisa.

Chor. Czownicki leci jeszcze wyżej i o jakieś 200 metrów w prawo, w szyku z por. Bajowem, którego ma osłaniać w razie niespodziewanego ataku z powietrza.

Oslaniać Bajowa?...

Por. Bajow jest starym, wytrawnym pilotem. Ma 26 lat, a więc żyje o pięć lat dłużej niż Czownicki. Odbił już około 2 000 lotów, a więc wielokrotnie więcej niż młodzieńcy pilot, który leci z nim w parze na pierwsze w życiu zadanie bojowe. Lecz jeśli chodzi o tę „osłonę”, której numer drugi ma udzielać pierwszemu w dwójce, to polega ona na wzajemności: gdyby chor. Czownicki został napadnięty w powietrzu, por. Bajow z pewnością pośpieszy mu z pomocą. Poza tym numer pierwszy wypełnia właściwe zadanie, a numer drugi jest po to, aby odciążyć go od konieczności rozdzielania uwagi między to zadanie a własne bezpieczeństwo. Porozumiewają się przez radio, a „osłona” sprowadza się w pierwszym rzędzie do ostrzeżenia na czas prowadzącego o zagrażającym mu ataku.

Dlatego właśnie chor. Czownicki osłania por. Bajowa, nie zaś odwrotnie; dlatego też chor. Gabis osłania dowódcę pułku — Tałdykina, który kieruje całą akcją. Dlatego wreszcie nie należy patrzeć na ziemię, po której suną raz blade, raz ciemniejsze cienie Iłów, tylko na niebo, skąd może ukazać się klucz Messerschmittów lub Focke-Wulfów.

Chor. Czownicki rozgląda się po niebie. Cienka warstwa obłoków poprzetykanych błękitem ciągnie się na wysokości 2 500 metrów. „Błask słońca przenika przez nią jak przez koronkową firankę i rozpuszcza się w mglistej przestrzeni opalizującej lekko jak woda, do której wylało się nieco mleka. Słońce nie razi oczu, lecz budzi wzrok: ocena odległości staje się niepewna, w mętnej mglicie zacierają się kontury przedmiotów, a w rozproszonym świetle łatwo mogą ująć uwagi pilota jasnopopielate skrzydła i kadłuby niemieckich samolotów.

Ale Niemcy rzadko pokazują się w powietrzu; prawdopodobieństwo spotkania jest małe. Natomiast ich ziemna obrona przeciwlotnicza działa sprawnie i nadal jest silna.

W dole, na ziemi przeoranej pociskami i bombami, wygina się tor kolejowy i sterczą na pół spalone budynki stacji Łaskarzew. Na wprost potyskuje Wisła.

Maszyny szturmowców kładą się w płytki zakręt: niewielka zmiana kursu w prawo. Za nimi skręca para ppłk. Tałdykina. Za nią — Bajow i Czownicki.

W tej samej chwili spomiędzy zabudowań, z zamaskowanych rowów na lewym brzegu, ze skraju lasu za nimi — zaczynają pędzić naprzeciw samolotów drobne różowe i zielonkawe paciorki, banieczki i białawe fryzowane ścięgi.

Na chwilę szyk się rozluźnia i rozpada; maszyny omijają w unikach tor kolorowych baniek, by zaraz znów wyrównać odstępy i wysokość.



DZIAŁANIA LOTNICTWA POLSKIEGO

/IMDŁ/ NA PRZYZCZÓKKI
POD WARKĄ /SIERPIEŃ
1944 r./ W CZASIE WALK O
WYZWOLENIE PRAGI
POWSTANIA WARSZA-
WSKIEGO /WRZESIEŃ 1944/

- Działania nocnych bombowców (2pnb)
- Działania samolotów szturmowych (3plsz)
- Działania samolotów myśliwskich (1plm)
- Działania samolotów szturmowych (3plsz) pod osłoną lotnictwa myśliwskiego (1plm)
- Linia frontu i działania 1 Armii WP.

- Oslona wojsk lądowych przez samoloty myśliwskie (1plm)
- Rozpoznanie lotnicze
- Lądowisko
- Zgrupowanie czotgów hitlerowskich
- Linia frontu wojsk hitlerowskich

W umyśle młodego pilota dopiero teraz następuje błyskawiczne skojarzenie: ogień obrony przeciwlotniczej.

Czownicki nagle uświadamia sobie, że to przecież pociski, że jeden taki pocisk wystarczy, aby unieruchomić silnik, zapalić zbiorniki, przewiercić na wylot czaszkę, zabić... I — że ci strzelcy ukryci na ziemi właśnie do tego dążą; że starają się trafić grupę Iłów, myśliwską dwójkę pułkownika, a teraz...

— Uważaj Czownicki! Grzeją do nas!

To Bajow ostrzega przez radio. Jego maszyna wchodzi półwywrotem na skrzydło w nurkowanie, po czym wznosi się ostrym zwrotem w górę. Cały snop świetlnych paciorków tryska w tym miejscu, gdzie była przed sekundą.

Lecz oto w dole znów bliski: trzy — dziesięć — pięćdziesiąt! Świecący rój zrywa się z ziemi i pędzi skośnie po ledwie widocznym łuku paraboli. Nikłe iskiereki rosną, zbliżają się z szaloną szybkością.

Półwywrot na skrzydło w dół i — w górę! Instykt działa szybciej niż myśl: drzątek naprzód i na burtę — orczyk w lewo!

Spód wzniesionego w niebo skrzydła, zza sterów ogona śmigają w górę pociski.

— Tak i trzeba — odzywa się w słuchawkach jasny głos Bajowa. — Zrozumiałeś?

— To nie jest takie straszne — mówi Czownicki.

— Mówi to, co czuje naprawdę.

„Trzeba tylko uważać” — dodaje w myśli.

Przelatują nad Wisłą, schodzą płytkim zakretem na południe i pierwsza para myśliwców odbija jeszcze bardziej w lewo: zaczynają szukać.

W końcu lipca 1944 roku wojska radzieckie 1 Frontu Białoruskiego osiągnęły środkowy łuk Wisły, gdzie rozgorzały ciężkie walki. Do Wisły podeszła również 1 Armia Wojska Polskiego. 28 lipca żołnierze polscy przejmują od gwardistów gen. Czujkowa wschodni odcinek obrony rzeki od Dębina do Puław.

W czerwcu 1944 r. 1 polski pułk myśliwski „Warszawa” opuszcza macierzyste lotnisko Grigorijskoje pod Moskwą i odlatuje do Gostomia pod Kijów. 17 sierpnia tegoż roku „Warszawa” rusza na front.

6 sierpnia 1 Armia rozpoczyna obronę północnej części przyczółka warecko-magnuszewskiego. Podczas przeprawy na lewy brzeg Wisły od ataków lotnictwa hitlerowskiego osłaniały Polaków działa 1 Dywizji Artylerii Przeciwlotniczej, a szczególnie 15 pułk artylerii przeciwlotniczej.

W sierpniu 1944 roku na lotnisku Dys w woj. lubelskim powstaje 1 polska mieszana dywizja lotnicza. W jej skład wchodzi:

- 1 — Polski pułk myśliwski „Warszawa”
- 2 — Polski pułk nocnych bombowców „Kra-ków”

oraz utworzony na bazie 611 pułku lotnictwa szturmowego Armii Radzieckiej 3 pułk lotnictwa szturmowego, wyposażony w samoloty Il-2.

Pierwszą akcją bojową naszego lotnictwa było bombardowanie zgrupowań hitlerowskich w rejonie Płońsk przez 2 pułk nocnych bombowców „Kraków” w dniu 20 sierpnia 1944 r. W trzy dni później 23 sierpnia, samoloty 1 pułku „Warszawa” startując z Zadybia Starego osłaniały działania 3 pułku szturmowego w rejonie Warki. Obie te akcje zapoczątkowały chlubny szlak bojowy naszego ludowego lotnictwa.

Obok podajemy opowiadanie Janusza Meissnera odtwarzające akcję bojową polskich myśliwców w rejonie Warki. Opowiadanie to jest fragmentem ostatnio wznowionej i poprawionej pracy pt. „Warszawa — kurs na Berlin” jaka ukazała się w wyd. MON.

DOKOŃCZENIE NA STR. 11



Jan Nagórski

W tym roku w sierpniu mija 45 lat od czasu, kiedy inżynier Jan Nagórski, znakomity lotnik i jeden z pierwszych Polaków, którzy opanowali sztukę pilotowania samolotu, wykonywał swe słynne już dziś pionierskie loty w Arktyce, poszukując niedobitków rosyjskiej ekspedycji polarnej. Z okazji rocznicy pozwoliliśmy sobie zadać kilka pytań naszemu sławnemu nestorowi, korzystając z jego wizyty w redakcji. Zapytany o zdrowie, pan Jan uśmiechnął się wesoło i stwierdził, że jest w dobrej kondycji. Przyznał wprawdzie, że takiemu np. Krzysztofowiakiowi z pewnością by na finiszu „piłki” uległ, ale sądzi, że od tych średnich wcale daleko by nie odpadł.

— No, zaimponował Pan nam. W tym wieku...

— Przecież ja mam dopiero 71 lat. Czy Pan sądzi, że mając siedem krzyżyków jest się zupełnie do latu? Pomyłka, mój panie! Trzeba się tylko odpowiednio życiowo nastawić do świata i ludzi, nie za bardzo przejmować kłopotami, wierzyć w swe siły i uczciwość, a życie naprawdę może wydać się piękne i celowe. Aha: ze zdrowiem duchowym idzie w parze i fizyczne.

— Co Pan obecnie porabia?
— Teraz przeszedłem już na rentę. Mym ostatnim miejscem pracy było Biuro Projektów Przemysłu Fermentacyjnego, w którym piastowałem stanowisko kierownika zespołu inżynierów projektantów.

(Kierownictwo Biura wyraża się o inżynierze Nagórskim jako o niezwykle sumiennym, obowiązkowym i utalentowanym pracowniku, mogącym być wzorem dla innych w pełnieniu obowiązków i zakresie posiadanych wiadomości fachowych).

— Gdzie Pan teraz mieszka? Staszeliśmy, że gdzieś w centrum stolicy?

— Ojcowie miasta wykazali niezły dowcip, lokując mnie jako dawnego lotnika na „Latawcu”, wie pan, tuż obok Placu Zbawiciela. Mam tam z żoną ładnutek, lecz niestety bardzo ciasny pokój.

— Jak się przedstawia Pana plany wydawnicze? Co Pan zamierza pisać po swej książce „Pierwszy nad Arktyką”?

— Nie tylko zamierzam, lecz już napisałem dwie rzeczy. Jesienią tego roku ukaże się praca zbiorowa na tematy „dawniejsze”, w której zamieściłem swój spory rozdział. To jedno. A drugie — książka pod tytułem „Umarł a żyje”, którą wyda MON w początkach przyszłego roku. Jest to druga część moich pamiętników. Sądzę, że czytelników zaciekać nisto-

ria walki jakiej rosyjskie lotnictwo i flota toczyły z Niemcami na Bałtyku podczas pierwszej wojny światowej, walk, w których nie zabrało lotnika Polaka.

— Jeszcze jedno, panie inżynierze: proszę o trzy słowa o naszej młodzieży. Pan już tyle w życiu widział, więc opinia taka będzie ciekawa.

— Nie lubię płaskich komuniów: „wspaniała”, „dynamiczna”, „prężna”. Jest taka jaka jest — bardzo zindywidualizowana w charakterze i temperamentach, co jest cechą wybit-

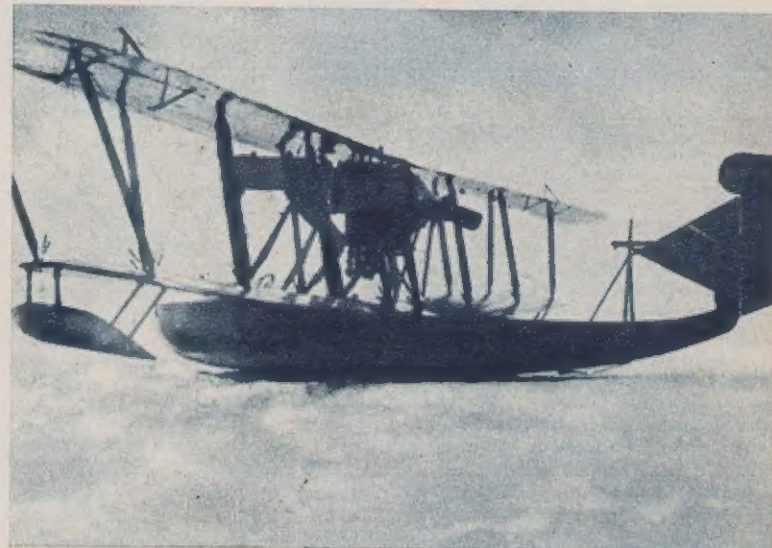
nie polską, zdecydowana, szybka, niezdyscyplinowana, szalone głowy, gorące serca. Nasz największy, najdroższy skarb, nasza nadzieja na wielką przyszłość.

— Czy pozwoli Pan wybrać już teraz dla czytelników „Sierżantów” fragment ze swej nowej książki i wydrukować go?

— Oczywiście. Proponuję „Ostatni lot”. Myśli, że się w nim utopię, a ja jednak — żyję.

Rozmawiał: J. ZARĘBSKI

Na tym wodnosamolocie autor latał w r. 1916 nad Bałtykiem, walcząc z lotnikami niemieckimi.



OSTATNI LOT

JAN NAGÓRSKI

GWAŁTOWNY alarm z latarni morskiej oznajmił, że z jeziora Angern startuje niemiecka eskadra i kieruje się w stronę naszego portu.

Dopinając ekwipunek pędziliśmy ku pochylni. Zatrzymałem pilotów przed samolotami.

— Bomby załadowane? Kto ma na pokładzie bomby?

Wystąpiło kilku.

Wylądować — rozkazałem.

Mechanicy rzucili się do maszyn i już po chwili nad brzegiem leżały bomby.

— Wszystko?

— Wszystko.

— Kto nie ma pełnego zapasu amunicji?

Nie odezwał się nikt.

— Do samolotów. Lecimy cały czas szykiem. Trzymać się, nie pozwolić rozbić szyku.

Zawarczały silniki, podniosły się kotwice. Samoloty ruszyły na start.

W kierunku wyspy Runo leciała nieprzyjacielska eskadra, lecz my już wychodziliśmy naprzeciw, stale nabierając wysokości.

Już znad Irbeny zobaczyliśmy nieprzyjaciela. Przy wspaniałej pogodzie widoczność miewała doskonałą, lecz zespół niemiecki znajdował się jeszcze zbyt daleko, abym mógł określić jego siłę.

Niemcy lecieli jedną zwartą grupą na wysokości mniej więcej 1 500 metrów. Musieliśmy uzyskać co najmniej tę samą wysokość, aby nie dać się zaskoczyć.

— Hu! Ich może być? — zastanawiałem się. — Jak odejść znad brzegu — policzę. Wtedy podejmę decyzję w jaki sposób atakować.

Na razie jednak samoloty nieprzyjacielskie leciały nad ciemnym tłem lądu.

— Nas już na pewno widzą — odezwał się mechanik rozpraszając moje myśli.

— Nie szkodzi! — odburknąłem niechętnie zajęty planami ataku.

Bo że pierwszy zaatakuję — to nie ulega wątpliwości. Już tyle doświadczenia zdołałem zgromadzić w okresie tej wojny, żeby zrozumieć, że najlepszą formą obrony jest atak. Im szybszy, im bardziej stanowczy — tym skuteczniejszy.

Tymczasem ciągle jeszcze nabierałmy wysokości. Dzieli nas od Niemców jeszcze około 30 mil, lecz szyk nieprzyjacielski odleciał znad lądu i teraz na tle bezchmurnego nieba kresczki samolotów stały się doskonale widoczne.

— 15 sztuk — melduje mechanik. — Nas jest tylko sześciu — dodaje z niepokojem. Może być gorąco.

— Nie kracz. Śladaj do cekaemu i przypnij się. Już raz o mało nie zgubiłem cię. Żeby to nie zdarzyło się naprawdę, bo byłoby mi tu nudno zostać samemu — usiłuję żartować, żeby dodać ducha mechanikowi. Od jego celnych strzałów zależy bowiem bardzo wiele.

Spoglądam w bok. Szyk nasz trzyma się ciasno. Mechanicy już siedzą przy karabinach. Wszyscy gotowi do przyjęcia walki. Uspokajam się. Nie widzę żadnych oznak zwątpienia.

— Wrócić nie można — mówię do siebie półgłosem.

— Mówił pan coś? — pyta mechanik.

Kręcę głową na znak, że nie ważnego.

Pilnuj cekaemu, Kolka.

— Pilnuję. Niech pan będzie spokojny.

Samoloty idą wciąż naprzód. Mechanicy pochylili się nad karabinami. Zaraz zacznie się bitwa.

— Atakujemy! — Daję sygnał.

— Będzie to samo co wtedy, gdyśmy atakowali Angern. Pamiętaj?

— Bym nie pamiętał — mruknął mechanik. — Małom karku nie skręcił. Póki życia nie zapomnę.

Można się było spodziewać podobnej sytuacji. Niemcy lecieli przeciwko nam podzieleni jak wówczas na dwie grupy: 8 myśliwców „Taube” w pierwszej, 7 wodnosamolotów w drugiej. Teraz jednak nie mamy przewagi wysokości. Pozytywne jest tylko jedno. Lecimy bez bomb i na dobrą sprawę możemy uchodzić za zespół myśliwców, a gdyby tak się zdarzyło — wodnosamoloty same rozsypią się.

Kolka prosi o zezwolenie otwarcia ognia.

— Buj! — krzyczę mu w ucho podniecając się coraz bardziej.

W tej chwili zaczyna grać karabin maszynowy. Ale i Niemcy już strzelają.

Odległość maleje coraz bardziej. Niemcy są nieco wyżej. Krzyżują się nad nami ich serie. Przeważnie strzelają za wysoko. Lecimy jakby pod dachem z pędzących pocisków. Lecz dach ten przed niczym nas nie chroni. Lada chwila może opaść na nasze maszyny ołowiany grad.

Kolka celuje uważnie, czeka chwilę, aż samolot niemiecki zwróci się ku niemu największą

powierzchnią. Gdy będzie nad nami — Kolka znów otworzy ogień. Oby skuteczny.

Pozostało jeszcze tylko dwieście metrów. Chwila, a minieemy zespół myśliwców i uderzymy na drugą grupę.

Gwizd kul nie ustaje. Jak grad biją po skrzydłach, po pływakach, po sterach.

Rozglądam się dokoła. Dymią wyloty luf naszych karabinów maszynowych. Szyk trzyma się wspaniale, jakby nie znajdował się w bitwie, lecz na pokazach lotniczych.

Oglądam się za siebie i nagle nadzieja ogarnia mnie wszechwładnie. Widzę, jak jeden „Taube” dymi mocno i wali się gwałtownie na skrzydło. Z drugiego płata strzelają na wszystkie strony snopy iskier.

— Dostał! — drę się nieprzytomny z podniecenia. — Czy to twój, Kolka?

Lecz mechanik mnie nie słyszy. Ma w celowniku wodnopłatowiec lecący dokładnie na nas. Czeka wygodnej chwili do otwarcia ognia. Wreszcie...

Kilkanaście suchych trzasków. Kolka prawie leży na karabinie maszynowym. Twarz ma zaciekłą, wykrzywioną spazmatycznie.

— A masz! — woła cnrapiłwym głosem. Jest pewien, że trafił. Lecz Niemiec przelatuje nad nami. Odprowadza go wzrokiem mój mechanik.

Wbrew moim oczekiwaniom druga grupa nie została rozbita. Trzymając się szyku przeszła nad nami. Trzeba zawracać, zanim zdążą to uczynić Niemcy. Im szybciej stanieny do nich twarzą, tym lepiej dla nas.

Mechanik dotyka dłonią lufy kaemu.

— Rozgrzał się odrobinę. Musimy poczekać aż ostygnie — mówi do mnie. Nie widząc przed sobą nieprzyjacielskich maszyn, Kolka uspokaja się szybko. Ale ja wiem, że długo lufa stygnąć nie może. Już dałem znak do zmiany kursu. Znow idziemy na Niemców.

Na zmianę kierunku jest już za późno. Niemieckie myśliwce zdołały zawrócić i minawszy swoją drugą grupę już uderzyły na nas z flanki całą siłą swego rozpędu.

Lecz nasz szyk stawiał im czoła. Grzmiały cekaemy obu stron. Krzyżują się ze sobą serie. Trwa walka. Niemcy z impetem wpadają pomiędzy nasze samoloty, rozbijają się o twarde szyk, rozlatują się we wszystkie strony. Ale i nasz szyk nie wytrzymał wściekłego uderzenia. Rozpady się.

Nastąpiło to, czego obawiałem się najbardziej. Na jeden nasz samolot wypadają dwie maszyny nieprzyjacielskie. Nic dobrego nie wyniknie z tej walki chaotycznej, bezplanowej, bezmyślnej.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

NA TU-114 Z MOSKWY DO USA

A. JAKIMOW

(3)



Liczba osób zwiedzających nasz samolot stojący w nowojorskim porcie lotniczym z każdym dniem zwiększała się.

Nie tylko wnętrza kabin pilotów i ich wyposażenie wywoływały wielkie zaciekawienie. Oglądano dokładnie wszystkie silniki, interesowano się ich mocą i sposobem zabudowania w skrzydłach, komentowano głośno wymiary i przeciwbieżność obrzymych śmigieł, podziwiano mechanizację skośnych skrzydeł, potężne podwozie, usterzenie — cały samolot był nieustannie pod ostrzałem setek badawczych, ciekawych spojrzeń. Fotografowano maszynę w całości i jej poszczególne fragmenty: silniki, przednią gołęń podwozia, dziób kadłuba, charakterystyczny statecznik pionowy i szereg innych detali. Pstrykali, jak to się mówi — en face i z profilu, do nieskończoności. Przez cały czas naszego pobytu w Nowym Jorku prasa amerykańska poświęcała dużo uwagi naszej maszynie, drukując rozmaite artykuły pod sensacyjnymi tytułami.

Większość artykułów obiektywnie oceniała wysoką wartość nowych radzieckich samolotów pasażerskich Tu-104 B, Il-18, An-10 i Tu-114. Radzieckich konstruktorów nazywano pionierami, podkreślając ich talent i uczciwie informując o szybkim rozwoju techniki w ZSRR.

O wielkim zainteresowaniu amerykańskiej opinii publicznej osiągnięciami narodów radzieckich, o chęci dowiedzenia się prawdy o ZSRR — świadczą dobitnie wpisy do księgi pamiątkowej jaka znajdowała się na pokładzie Tu-114 w czasie jego zwiedzania. „Obejrzawszy Tu-114 dowiedzieliśmy się prawdy o Związku Radzieckim”. „Wasz samolot jest jednym z największych osiągnięć światowej nauki i techniki”. „Prosimy o przekazanie w naszym imieniu pozdrowień dla ludzi w Związku Radzieckim”. „Niech żyje Związek Radziecki!” — oto niektóre z wpisów. Część z nich była niepodpisana.

NASZE SPOSTRZEZENIA

Z wieloma amerykańskimi lotnikami nawiązywaliśmy przyjemne stosunki towarzyskie. Piloti, nawigatorzy, inżynierowie lotniczy dobrze rozumieli, że przybyliśmy do USA z wizytą przyjaźni. Dzielił się z nimi swoimi doświadczeniami w lataniu na nowych radzieckich samolotach odrzutowych i turbośmigłowych. Ze swej strony pracownicy nowojorskiego portu lotniczego

i amerykańskich linii lotniczych pokazywali nam wyposażenie lotniska i najnowsze typy samolotów.

Port lotniczy Idlewild — jest to olbrzymie lotnisko, wyposażone według najnowszych osiągnięć techniki. Umożliwiono nam jego szczegółowe obejrzenie. Objechaliśmy autem całe lotnisko, stanowiska samolotów, pasy startowe (jest ich siedem, wszystkie gotowe stale do przyjęcia maszyn, zaś ósmy znajduje się w budowie). Przeciętna długość pasów — od 2500 metrów wzwyż. Jednakże, jak powiedział zawiadowca portu, ciężar ładujących lub startujących na tym lotnisku samolotów nie powinien przekraczać 120 ton — inaczej nie gwarantuje się bezpieczeństwa maszyny. Na lądowanie naszego Tu-114, który ma znacznie większy ciężar, udzielono specjalnego zezwolenia w drodze wyjątku.

Rzuciło mi się w oczy, że o każdej porze doby, przy bardzo ograniczonym minimum pogodowym, port w Idlewild jednocześnie przyjmuje i wysyła wielką ilość samolotów. Port ten obsługuje maszyny prawie wszystkich linii lotniczych łączących USA z Europą, Ameryką Południową, Kanadą, plus samoloty linii wewnątrzamerykańskich.

Z amerykańskim sprzętem zetknęliśmy się nie tylko na ziemi, lecz również w powietrzu. Pewnego dnia, gdy jak zwykle udzielaliśmy informacji zwiedzającym nasz samolot, podjechali do Tu-114 piloci amerykańskich linii „Pan-American Airways”.

— Komendancie — zwrócił się do mnie jeden z nich — czy chciałby pan polatać na naszym pasażerskim odrzutowcu Boeing-707?

Przyjęliśmy z chęcią zaproszenie. Amerykański lotnik wyjął z kieszeni kawałek papieru i zanotował nam dni i godziny, w których moglibyśmy polatać na Boeingu.

Na lot taki wybraliśmy dzień 9 lipca. Z samego rana przyjechał po nas szef-pilot Boeinga 707, z którym wkrótce znaleźliśmy się na pokładzie amerykańskiego samolotu. Mnie i Konstantina Piotrowicza Sapiełkina gospodarze poprosili gościć do kabiny pilotów.

Podczas drugiego z kolei lotu szef-pilot szerokim gestem poprosił mnie o zajęcie miejsca pierwszego pilota i oddał w moje ręce stery. Około 10—15 minut prowadziłem amerykańską maszynę, wykonując skręty i krążenia oraz wypróbowując jej zachowanie się w czasie wznoszenia i schodzenia do lądowania.

Po wylądowaniu jeszcze raz obejrzelśmy Boeinga i zaznajomiliśmy się z jego danymi techniczno-lotnymi.

Pokazano nam również samolot pasażerski Lockheed „Electra”. Rzuciło mi się w oczy szerokie zastosowanie mas plastycznych w przedziałach pasażerskich. Trzeba również nadmienić, że przedziały te są zradlofonizowane. Nad fotelami ułożone są dyskretnie głośniki, przez które nadawana jest z magnetofonu muzyka.

Jednakże w budowie tych samolotów nie odstąpiono od zasady czyszczenia ze wszystkiego interesu. Dając do maksymalnego zwiększenia liczby miejsc pasażerskich, konstruktorzy rażąco zmniejszyli wymiary kabin pilotów. Skutek jest taki, że trudno wprost w nich się obrócić, jest ciasno i duszno.

Gdy amerykański pilot w czasie lotu treningowego na Boeingu-707 podniósł się z fotela, jego bluza była zupełnie mokra od potu. Mnie także było bardzo gorąco. Machinalnie, przyzwyczajony do tego w Tu-114, chciałem włączyć wentylator, lecz okazało się, że go nie ma. Trudno mi pojąć, dlaczego amerykańskim lotnikom odmawia się w czasie lotu najbardziej elementarnych wygod.

LECIMY DO DOMU

Prędko nadszedł koniec naszego pobytu w USA. Odlot naznaczono na dzień 13 lipca, godzinę 4 rano.

Wieczorem dnia poprzedzającego odlot Tu-114 doprowadzono przed budynek portowy. Tu napelniono zbiorniki maszyny paliwem.

Ciemna noc. Mży deszcz, od strony morza pełnie mgła, nakrywając swym całunem pole wzlotów. Wzywają nas do kierownictwa ruchu, które interesuje się czy dokładnie zrozumiemy polecenia wydawane drogą radiową w czasie kołowania i startu.

O godzinie 2 w nocy otrzymujemy komunikat o stanie pogody w rejonie i na trasie. Przybywają trzej Amerykanie — pilot, nawigator i radiotelegrafista oraz jeden Kanadyjczyk — nawigator. Lecz z nami w charakterze przewodników. Kanadyjczyk mówi, że ma nam towarzyszyć w locie z polecenia rządu Kanady, który ma w pamięci przymusowe lądowanie na terytorium kanadyjskim samolotu wiozącego z USA do Europy wicepremiera Mikołajana.

— W szczególności — mówi nawigator — mam obowiązek zabezpieczyć ewentualne lądowanie Tu-114 na każdym z lotnisk Kanady.

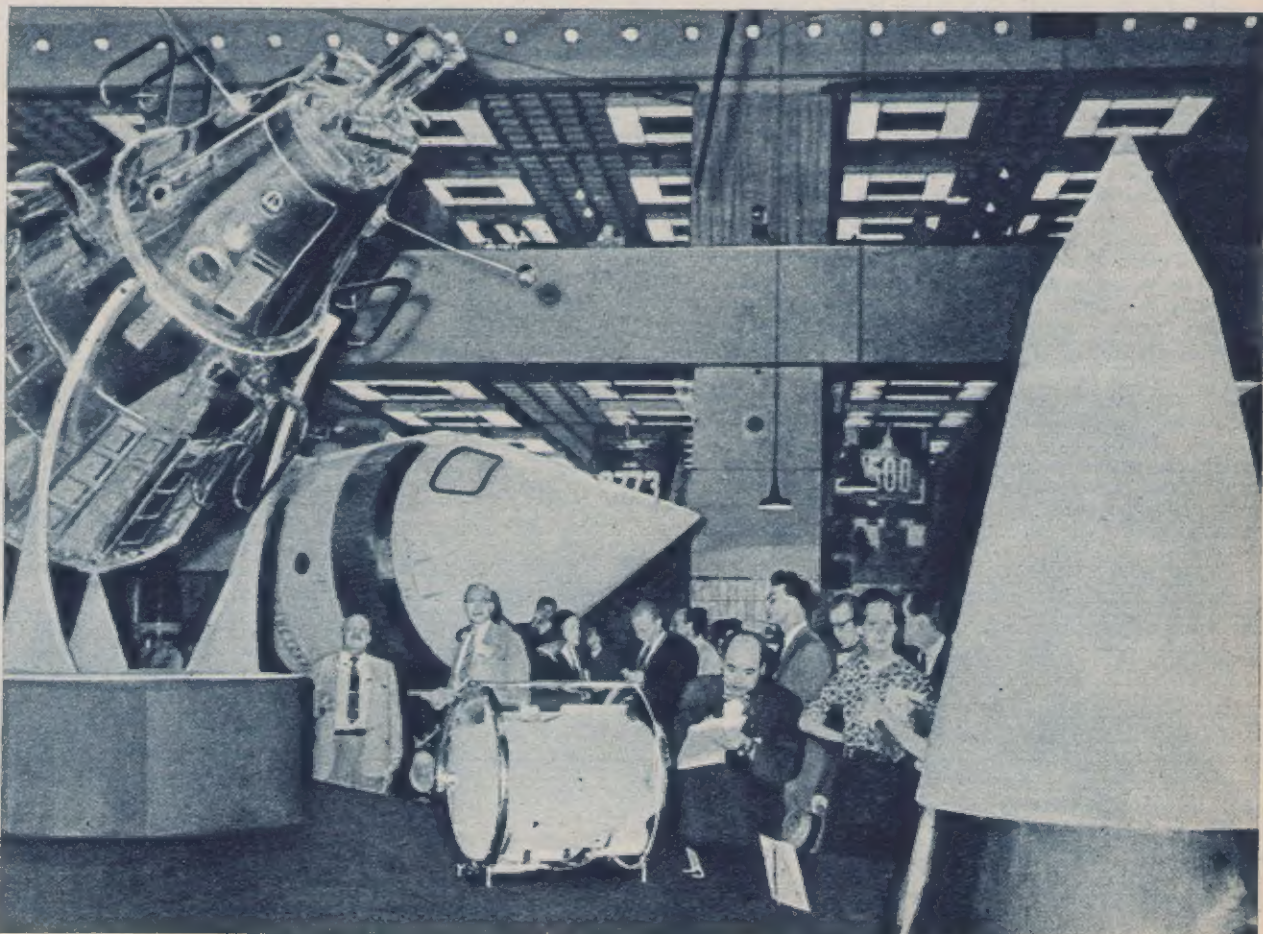
Popatrzyłem na mnie z prośbą w oczach. Zrozumiałem, że miał kolośną ochotę przelecieć się radzieckim samolotem.

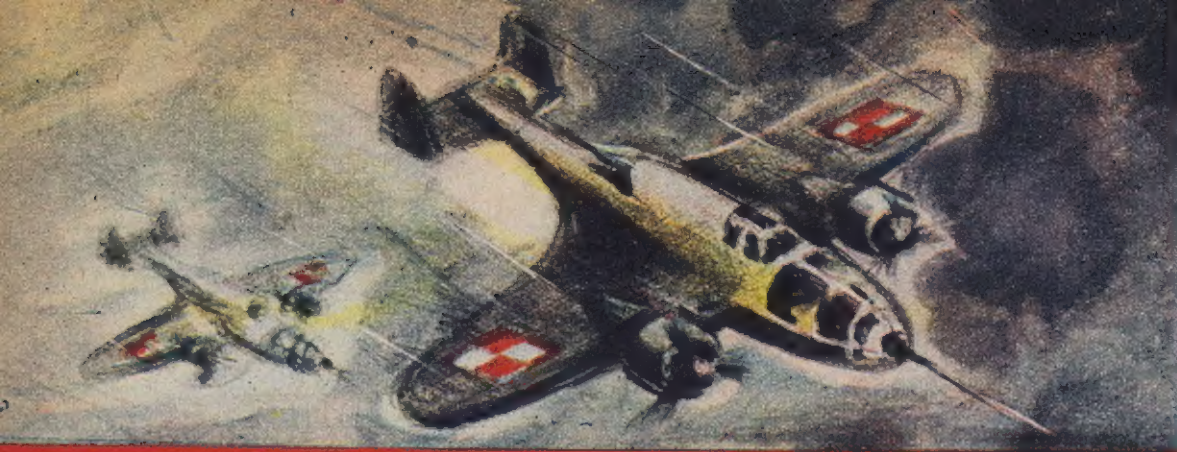
Dobrze! Mamy dużo miejsca. Decydujemy się na wzięcie kanadyjskiego nawigatora.

Komunikat meteo jest dobry: chmury średnie i wysokie, wiatry tylne lub boczne.

DALSZY CIĄG NA STR. 15

Z radzieckiej wystawy w Nowym Jorku: Zwiedzanie sal zaczyna się oczywiście od sputników — to jest najbardziej atrakcyjne.





„Łosie” atakują

ANDRZEJ CZARSKI

NIEWYKORZYSTANE ROZPOZNANIE ARMII „KRAKÓW”

Armie „Łódź” i „Kraków” miały identyczne wsparcie lotnicze: po dwie eskadry myśliwców — 22 samoloty, jednej eskadry liniowej — 10 samolotów „Karaś” oraz po dwie eskadry obserwacyjne — 14 samolotów. „Karasia”, które znałyśmy jako lekkie bombowce, służyć miały przede wszystkim do rozpoznania; wytyczne Sztabu Lotniczego sprowadzały użycie ich w akcjach bombowych wyłącznie w wypadku decydującego zagrożenia sytuacji armii przez nieprzyjaciela.

Od rana 1 września 24 eskadra rozpoznawcza armii „Kraków” intensywnie pracuje nad silnie bronionym przez opl nieprzyjaciela terenem jego konfrontacji na zachód od Częstochowy i będącej w marszu na wschód silnej kolumny pancernej. Jeden z meldunków tej eskadry donosi: „Na płn. zachód Częstochowa, po osi Szarlejka — Ligota — Biała — Kuźnica Kiedrzyńska — Czarny Las — wielka jednostka zmotoryzowana w marszu”.

Jeszcze wcześniej od tego meldunku armie „Karpaty” i „Poznań” meldują o rozpoznaniu niemieckich lotnisk poza granicami Polski. Jak wiemy, „Łosie” i „Karasia” były przeznaczone do bombardowania lotnisk nieprzyjaciela. Ale „Łosie” nie startują, chociaż mają już podwieszane pod skrzydłami bomby, a lotnicy raz po raz podchodzą do maszyn i bez potrzeby sprawdzają stan silników.

Naczelne Dowództwo nie odpowiada na meldunki dostarczone przez Naczelne Dowództwo Lotnictwa. Jeszcze nie minęło południe 1 września, jeszcze politycy nie tracą nadziei, że konflikt zbrojny da się zażegnać. Dowództwo: Naczelny Wódz Sił Zbrojnych, Naczelne Dowództwo Lotnictwa milczy, aż wreszcie Naczelny Wódz odpowiada. Jest wieczór, płoną setki wsi, zbombardowany jest cały kraj. A Naczelny Wódz wydaje decyzję: „Zabraniam bombardowania i dokonywania wypadów poza granicami państwa”.

Po raz trzeci niemieckie bombowce obrzuciły stolicę Polski bombami. A w Naczelnym Dowództwie wciąż namyślano się, jak użyć polskich bombowców: Wojna już trwała, płonęły polskie lotniska, Dęblin wyglądał jak po trzęsieniu ziemi, a generałowie trzymali za guziki fraków marnych polityków i słuchali słów nadziei...

Pod koniec 1 września sytuacja na styku armii „Kraków” i „Łódź” była jasna: wbił się tutaj klinem XVI niemiecki korpus pancerny pod dowództwem generała kawalerii Hoepfnera, skoncentrowany przed dwoma dniami w rejonie Oleśna (niem. Rosenberg). Z obu armii płyną do Naczelnego Wodza meldunki o wielkości kolumny w marszu.

O 13.30 do sztabu armii „Łódź” wpłynął meldunek o pojawieniu się broni pancernej w marszu na wschód: „Zaobserwowano dwie kolumny pancerno-motorowe długości 7 i 9 km w marszu”.

Według ówczesnej taktyki oceniano w Polsce, że dywizja pancerna musi się poruszać co najmniej 2 — 3 równoległymi drogami, rozciągając się — bez służb pomocniczych — na przestrzeni 30—50 km. Jak wiemy, także podczas walk rozgrywanych na papierze przez polską jazdę z jednostkami pancernymi, rozjemcy przyjmowali założenia: w nocy spadł deszcz, wszystkie czołgi utknęły w błocie... Tak, taka panowała doktryna, chociaż już w roku 1937 Guderian wydał rozprawę, w której opisał po-

chód armii pancernej jedną szosą dwoma strumieniami...

Widocznie jednak zapomniano o tym w Naczelnym Dowództwie, bowiem interesując się maszerującymi kolumnami nie zastosowano żadnych nadzwyczajnych środków. Gdyby chociaż wydano lotnikom polecenie zbombardowania rozpoznanych lotnisk niemieckich! Nic takiego jednak nie zaszło! Lotnicy rzeczywiście z rozpaczą patrzyli w niebo.

Niektórzy ludzie odpowiedzialni za ten stan stwierdzają, że Brygada Bombowa nie była w pełni zaopatrzona i gotowa do akcji. Ale relacje uczestników są inne:

„Dzień 1 września dywizjon spędza jedynie na bezczynności — poza kopaniem rowów przeciwlotniczych. Od wczesnego rana do południa słysząc silne bombardowanie przez Niemców Dęblina” — stwierdza kapral Edward Janik w relacji, w której wyraźnie pisze o wyczekiwaniu przy maszynach mających podwieszone bomby...

Polskie bombowce stoją na linii szczególnie interesującej niemieckie dowództwo, stoją niezamaskowane jak należy, bowiem są to lotniska czasu pokojowego i nie mają naturalnych warunków maskowania. W każdej chwili grozi im bombardowanie. Jednak Naczelny Dowódca nakazuje zgłosić się wieczorem po rozkazy...

Minął 1 września, pierwszy dzień wojny. 122 tony polskich bomb pozostało na noc pod płacami samolotów...

Czyżby siła, która wdzierata się między dwie polskie armie, nie była warta tego ładunku?

1 września mija 20 lat od rozpoczęcia drugiej wojny światowej, która zaczęła się zbrodniczym atakiem hitlerowskiego żołdactwa na ziemię polską.

Równoległe z łomotem pocisków walących się z dział niemieckiego pancernika „Schleswig-Holstein” i trzaskiem granicznych szlabanów łamanych przez wrogich żołdaków, niebo polskie wypełniło brzęczenie silników samolotów „Luftwaffe”.

Na Warszawę, polskie lotniska, fabryki zbrojeniowe, węzły kolejowe i polskie wsie runęła lawina bomb.

A bombowce z białą-czerwoną szachownicą stały na lotniskach bezczynnie...

W numerze tym rozpoczynamy druk cyklu pt. „Łosie atakują”, obrazującego działania polskiej Brygady Bombowej.

(red.)

KAWALERIA WALCZY BEZ WSPARCIA...

XVI niemiecki korpus pancerny składał się z 1 dywizji pancernej dowodzonej przez generała porucznika Schmidta oraz z 4 dywizji pancernych, którą dowodził gen. por. Reinhardt. Zaden z nich nie doczekał się końca wojny: Hoepfner został rozstrzelany po zamachu na Hitlera 20.VI.1944 r.; Schmidt po klęsce pod Moskwą poszedł na emeryturę, a Reinhardt został karnie odwołany w styczniu 1945 roku do dyspozycji Oberkommando der Wehrmacht i już nie otrzymał żadnego dowództwa. Na razie jednak jesteśmy na początku wojny...

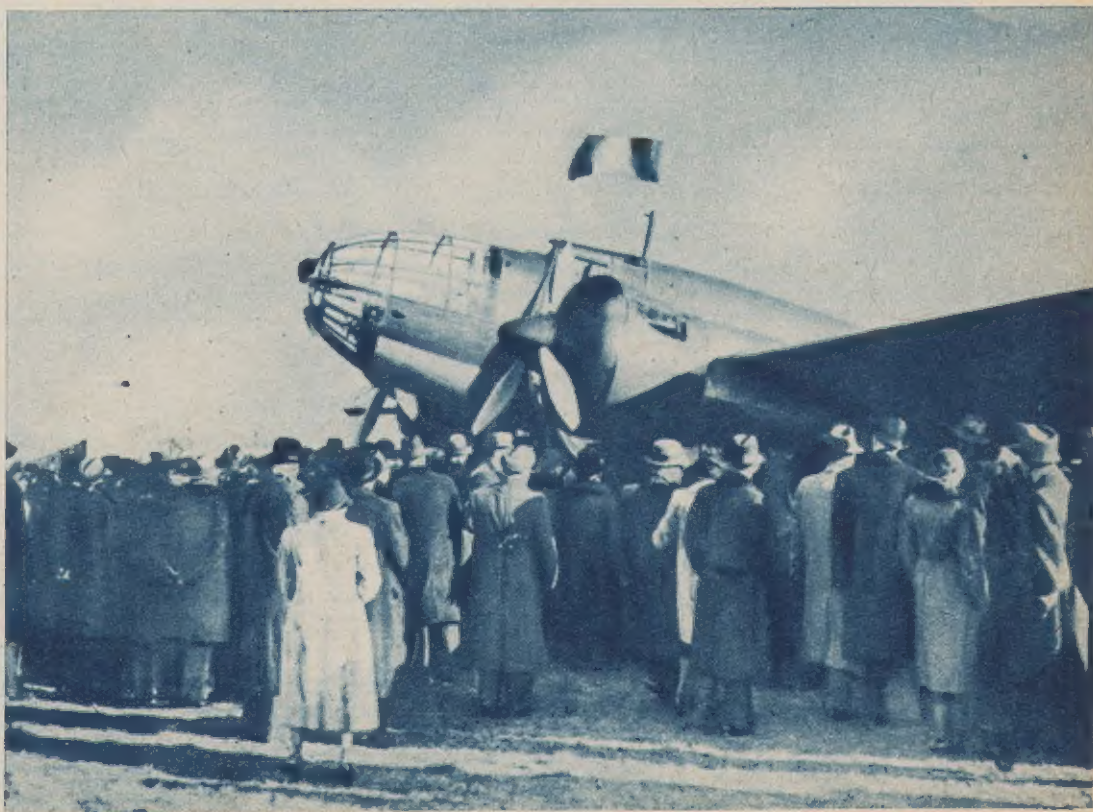
Zgodnie z założeniami niemiecka dywizja pancerna miała: 324 czołgi, 40 samochodów pancernych, 87 dział i działek, 600 samochodów i 175 motocykli, 150 rkm, 34 ckm, 40 moździerzy — nie licząc broni maszynowej i dział instalowanych w czołgach i samochodach pancernych.

Była to siła pod względem ognia około 30 razy większa od polskiej brygady kawalerii, nie licząc ruchliwości i opancerzenia.

Dwie takie dywizje oraz dwie dywizje piechoty — 14 i 31 — przydzielone tymczasowo do XVI Korpusu Pancernego i maszerujące za nim runęły w styk polskich armii „Kraków” i „Łódź”. Miały one zadanie ściśle określone: dotrzeć aż do Warszawy, rozrywając polski front. XVI Korpus Pancerny Hoepfnera szedł niejako w szpicy głównego uderzenia Niemców.

4 niemiecka dywizja pancerna 1 września najeżdżała pod Mokrem na główne siły Wołyńskiej

Społeczeństwo nie szczędziło pieniędzy na lotnictwo. W dniu 8 grudnia 1938 r. odbyło się na Okęcu przekazanie samolotu bombowego „Łoś”, ufundowanego przez pracowników PKO, BGK, Banku Polskiego i Polskiego Banku Rolnego.





Widok na teren walk pod Radomem. Atak bombowy niemieckich samolotów Do-17.

Brygady Kawalerii. Nastąpiła jedna z najpiękniejszych kart jazdy polskiej: Niemcy stracili, jak podaje gen. dyw. Juliusz Rómmel, 130 czołgów. Brygada poniosła także ciężkie straty: około 300 ułanów zabitych, zniszczone 3 działa 75 mm, 2 działa przeciwpancerne, około 300 zabitych koni.

4 dywizja pancerna nie mogła złamać oporu polskiej jazdy i starała się wyminąć oddziały Wołyńskiej Brygady Kawalerii. Armia „Łódź” zawiązała jednak skrzydła i 4 dywizja pancerna jeszcze nieraz napotkała na swojej drodze polskich ułanów.

1 dywizja pancerna wykonała uderzenie na Kłobuck, pomiędzy rzeką Wartą a Częstochową, a ponieważ nie napotkała na swojej drodze na żadne siły — ruszyła naprzód.

2 września Wołyńska Brygada Kawalerii znów zatrzymuje 4 niemiecką dywizję pancerną, tym razem w rejonie Ostrowy — Cykarzew, parę kilometrów na wschód od Mokre. 1 dywizja pancerna natomiast maszeruje naprzód. Wódz Naczelny wie o tym od lotników, którzy rozpoznają front i ruchy nieprzyjaciela. 32 eskadra rozpoznawcza melduje z samego rana:

„O godzinie 9.30 kolumna samochodów długości 9 km z Oleśna nad Radłowice; na szosie duży ruch samochodów, wszystko posuwa się w kierunku póln.-wschodnim. Na póln. od Częstochowy w rejonie Kuźnica — Czarny Las duża ilość czołgów na postoju”.

Dowódca armii „Łódź” każe dopisać na tym meldunku: „Pan gen. Rómmel prosi gen. Ujejskiego o wysłanie bombardowania lotniczego; bombardowanie musi być poprzedzone rozpoznaniem technicznym”.

Sam jednak nie wysyła do boju swoich eskadr liniowych, które mogły jednorazowo rzucić 6 ton bomb.

O 12.40 ppłk pilot Iżycki melduje, że kolumna czołgów posuwa się w kierunku na Radomsko, a więc na tyły polskich oddziałów. O 18.40 gen. Rómmel zapytuje Naczelne Dowództwo: „Czy wyprawa „Karasi” i „Losi” przeciw broni pancernej odbyła się?”

Ale „Losie” stoją, jak 1 września, na lotnisku. Także „Karasi”, w tym „Karasi” armii „Łódź”, które były przewidziane również do bombardowań, jak to stwierdzały wytyczne użycia lotnictwa. Niemiecka kolumna pancerna została jedynie obrzucona bombami przez „Karasi” armii „Kraków”, którą dowodził gen. Szylling. Stwierdziwszy, że kolumna pancerna rozpoznana rano maszeruje bez przeszkód, rozkazuje on wystartować 24 eskadrze rozpoznawczej, takim samym „Karasiom” jakie miał w swojej armii „Łódź” gen. Rómmel.

Z lotniska w Klimontowie startuje 6 „Karasi”. Po obrzuceniu bombami kolumny, wszystkie „Karasi” wracają na lotnisko. Jak wynika z danych niemieckich, zbombardowany został

1 pułk strzelców motorowych płk Blacka, który sam dostał się akurat w ogień polskich bomb. Także 1 batalion ppanc. został zbombardowany. Jednakże najważniejszy był skutek tego bombardowania: kolumna pancerna zatrzymuje się w swym pochodzie.

Zmierzch wypierał dzieńne światło, zabierał nadzieję pilotom „Losi”. Jutro więc, jutro — myśleli...

NAUKI POSZLY W LAS...

W żadnym kraju nie zajmowano się tak starannie problemami Anshlusu Austrii jak w Polsce. W referacie „N” — Niemcy II Oddziału pojawił się w tym czasie raport szczególnej wagi.

„Podczas Anshlusu Austrii niemiecki pułk pancerny w sile ponad 150 czołgów, dowodzony przez generała SS Sepp Dietricha, szedł kolumną marszową długości kilometra na trasie 1000 kilometrów. Nazwa pułku brzmi: „SS Leibstandarte Adolf Hitler”...

2 września meldunki wszystkich eskadr rozpoznawczych i liniowych donoszą o ruchu szosą długich kolumn pancernych, motorowych i pancerno-motorowych. Nadal maszerują dwie kolumny, tylko teraz znacznie więcej wydłużone. To przyłączyły się czasowo przydzielone do XVI Korpusu Pancernego gen. kawalerii Hoeppnera: 14 dywizja piechoty pod dowództwem gen. por. Meyera i 31 dywizja piechoty pod dowództwem gen. por. Kaempfa. Dowódca Brygady Bombo-

wej płk. Heller wiedział, że ta siła prze na Warszawę, że trzeba utrudnić jej marsz. Niestety...

Naczelne Dowództwo Lotnictwa zastrzegło, że Brygada Bombowa może startować tylko w wypadku otrzymania rozkazu z NDL. Jak wiadomo, NDL mogło wydać taki rozkaz tylko... na podstawie polecenia Naczelnego Wodza.

Dowódca Brygady Bombowej może dokonać nalotu jedynie siłami 2 — 3 eskadr. Sztab Brygady rozumie zniecierpliwienie i zdenerwowanie lotników, ogarniającą ich z powodu bezczynności rozpacz. Płk Heller wydaje telefonicznie rozkaz VI dyonowi liniowemu „Karasi”.

„Dywizjonowi VI, który jest w pogotowiu, dowódca brygady wydaje rozkaz telefoniczny zbombardowania niemieckich kolumn pancernych w obszarze Częstochowa — Kłobuck — Herby” — pisze dowódca VI dyonu mjr. Peszke w swoich wspomnieniach.

Z lotniska Nosów poderwały się dwie eskadry — 6 kluczy po 3 samoloty. Na ziemi pozostaje ledwo widoczny kurz wzniesiony przez startujące bombowce. I małe postacie mechaników, zaciskających mocno kciuki „na szczęście”. Niestety, nie pomógł ten niezawodny sposób: „Karasi” wracają postrzelone, dwa rozbijają się przy lądowaniu, pięć w ogóle nie powraca do bazy wyjściowej...

Było to pierwsze bombardowanie, jakie wykonali piloci VI dyonu; chcieli dobrać się do skóry wroga jak najlepiej, zeszli zbyt nisko nad ziemię, wyrzucili niezwykle celnie bomby na niemiecką kolumnę pancerną, a później ostrzeliwali z broni pokładowej broniącego się silnie nieprzyjaciela. Ale obrona przeciwlotnicza kolumny pancerniej nie próżnowała: 4 „Karasi” spadły płonąc.... A jak zginął 5 „Karaś”? Gdy wyprawa wracała na lotnisko, polska artyleria przeciwlotnicza ostrzelała polskie samoloty i zestrzeliła jednego „Karasia”...

Wreszcie podczas lądowania dwa samoloty, uszkodzone przez niemieckich strzelców, skrajkowały na lotnisku.

W kilka godzin później niemieckie bombowce zaatakowały polskie lotnisko, ale żaden z samolotów nie został zniszczony.

W tym czasie trwała w dywizjonie narada, na której poszczególni piloci składali sprawozdania. Dowódca pytał przede wszystkim o przyczyny tak wielkich strat. Okazało się, że „Karasi” zeszły w zapale walki poniżej 1500 metrów, ba, płynęły tuż ponad szczytami drzew. To strzelcy domagali się od pilotów stworzenia warunków umożliwiających najlepszy ostrzał kolumny z broni maszynowej.

A więc wszystkie nauki poszły w las.

Zarówno NDL, zależne od Naczelnego Wodza, jak lotnicy nie wykazali znajomości zasad współczesnej wojny. Ale gdy dowódca Brygady Bombowej mógł wytłumaczyć na tym przykładzie innym eskadrom przyczyny tak wielkich strat, Naczelny Wódz nie mógł wyciągnąć żadnych wniosków z przeprowadzonego bombardowania: ciągle widocznie nie był całkiem pewny, czy to na pewno jest ciężka i wielka jednostka pancerna, mimo iż referat „N” i biuro studiów II Oddziału już dawno składały meldunki pozwalające na podstawie długości kolumny zmotoryzowanej w marszu określić siłę maszerującej jednostki...

DALSZY CIĄG NASTĄPI

Polski bombowiec „Łódź”, jeden z najnowocześniejszych samolotów świata w przeddzień wybuchu wojny.





Nowakowski z Warszawy, który zajął I miejsce w kat. modeli akrobacyjnych pokonując wielokrotnego mistrza tej konkurencji S. Kujawę.



A. Łabędzki z Poznania zajął II miejsce w kat. modeli akrobacyjnych.

O PUCHAR BAŁTYKU

Jak już donosiliśmy, w dniach 21—22 lipca w Szczecinie odbyły się tradycyjne zawody o „Puchar Bałtyku”. Niżej zamieszczamy fotoreportaż z tej ciekawej imprezy nadesłany nam przez Feliksa Pawłowicza.

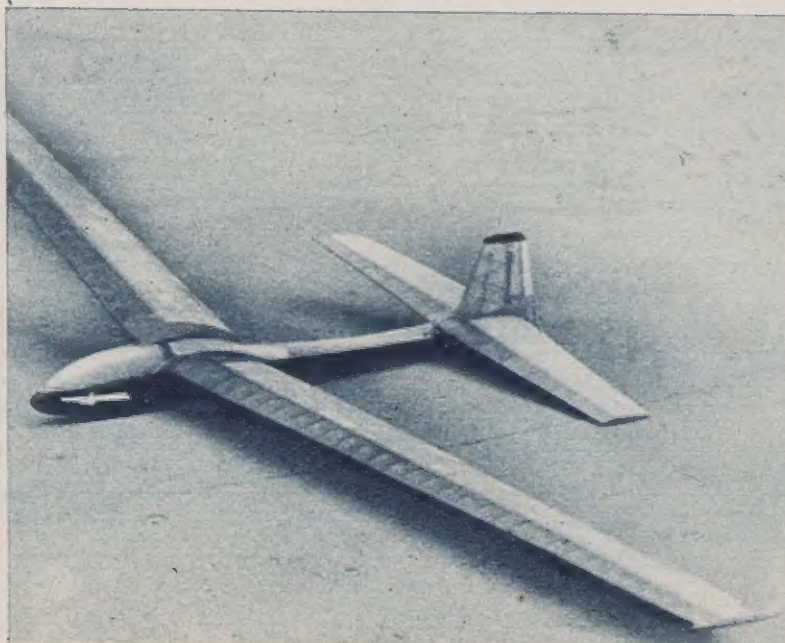
Rosiński z Warszawy (z lewej) zdobył I miejsce w kat. modeli szybkich.



Radiomodel Włodzimierza Orechowa z Charkowa — osiągnął wysokość 3680 m.

Niedawno otrzymaliśmy list z ZSRR od Włodzimierza Orechowa, informujący o nowym rekordzie radiomodelu ustanowionym w Charkowie.

Model szybowca konstrukcji autora listu osiągnął po starcie z 200 m holu rekordową wysokość 3 680 m, lądując następnie w pobliżu miejsca startu. Dokumentacja z tego lotu zostanie przesłana do FAI celem zatwierdzenia rekordu. Na zdjęciu rekordowy model szybowca charakteryzujący się niezwykle piękną i celowo opracowaną sylwetką.



J. Tomaszewski z Katowic (z lewej) zdobywca II miejsca w kat. modeli szybkich. Powyżej — Puchar Bałtyku.



Zawodnicy szczecińscy na starcie. Zwraca uwagę nowoczesna bieżnia modelarska zbudowana w Szczecinie.

NOWE PRZEPISY CIAM

MIĘDZYNARODOWA Komisja Modelarska (CIAM) FAI na posiedzeniu w Hirzenhain (11 kwietnia 1959) ustaliła kilka nowych przepisów odnośnie szybowców A-2: Linka holownicza i urządzenie startowe (np. rolka, wyciągarka itp.) nie mogą przekraczać łącznej długości 50 m. A więc mierzymy długość holu wraz z wyciągarką.

Wyciągarka przy odczepianiu holu nie może być przez holującego odrzucana lub podrzucana do góry. W przeciwnym wypadku lot uznany jest za nieważny. Przepis ten uzasadniono licznymi notowanymi już wypadkami zranienia współzawodników przez rzuconą wyciągarkę.

W kategorii modeli zdalnie sterowanych ustalono, iż różnica punktów między zwycięzcą, a zawodnikiem zajmującym drugie miejsce, musi wynosić co najmniej 2%. W przeciwnym wypadku wyniki są uznane za jednakowe.



Miedzy Magnuszewem a Grabowem, dalej na wschód aż ku brzegom Pilicy i znów na południe, i na północ aż poza Warkę.

Tu i tam widać bocznice i „żeberka“ torów kolejowych wybiegające w bok od magistrali. Torry wchodzą w las i giną.

Piloci raz jeszcze zauracają od Chynowa i Drwalewa na południe. Schodzą niżej, na 400 metrów, i przegarniają wzrokiem lasy ścielące się po obu stronach linii kolejowej do Radomia. Pęd cieszę gęsty, kudłaty kożuch ciemnej zieleni, potykając się na odsłoniętych porębach i podbiegłych zagajnikami polanach. Wzrok pilotów śledzi ledwie widoczne szwy leśnych dróg i przesieków, precedza drobniutki ścieg podkładów kolejowych i zahacza o każdy podejrzaną kształt. Szukają...

Ale nawet z tej niebezpiecznie małej wysokości nie można zobaczyć wszystkiego, co kryje się w lasach. Ni stąd, ni zowąd spomiędzy gęstwiny świerkowego młodniaku lub może właśnie ze skraju sosnowego starodrzewia, gdzie — przysiągłbyś — nie ma żywego ducha, wypada rój pocisków smugowych: ciężkie karabiny maszynowe, działka przeciwlotnicze, gęsto rozsiane baterie większych kalibrów zasnawają przestrzeń nieregularną, pokrzyżowaną przedzą ognia.

I znówu spokój. Wzdłuż szosy do Koźniewa wlecie się leniwie kurz. Przenika między drzewa pływom tumanem i wolno wznosi się aż ponad gałęzie, aby zniknąć tuż za mostem nad Radomką.

I właśnie wtedy, w chwili gdy pierwsza para myśliwców mija rzeczkę, zrywa się z ziemi huraganowy ogień dział. To już nie pojedyncze baterie strzelające chaotycznie z różnych stron i według różnych elementów celowania. Te zapory stawiane pewnie i regularnie na różnych wysokościach, w odstępach krótkich jak mgnienie oka, te salwy bijące koncentrycznie, te czworoboki rozrywających się pocisków, zamykające jakby ciasną ramą całe ugrupowanie — muszą być kierowane z bardzo wielkiego zespołu dział, pozostającego pod jedną komendą.

Bystre oczy chor. Czownickiego odkryły ów zespół: wzdłuż obu brzegów Radomki, na lewo i na prawo od szosy, stoją czołgi!

W tej samej chwili głosy Bajowa i Taldykina w słuchawkach:

— Uwaga! Czołgi!

Już czyjeś działko szyje po niemieckich pancerniach, gdy por. Kitajew pierwszy odchodzi na pełnym gazie wprost na południe, a za nim gęstego wymykają się z pola ostrzału trzy garbate lty. Za nimi płyną w skrajnie Jaki pierwszej pary; ich śladem leci por. Bajow.

— Poganiaj, Czownicki, poganiaj! — przynagla głośno. — Zaraz będzie pranie, zobaczysz.

Węc Czownicki „pogania“ zwiększając obroty, aż wszystkie maszyny — jak członki latającego smoka — wyciągają się w równym szeregu.

Wtedy por. Kitajew znów zakręca. Tym razem zakręca łagodnie i przecinając wielkim łukiem szosę zatacza regularne koło styczne do rzeki, nad którą ukryły się niemieckie czołgi. Siedem członów latającego smoka związa się za nim w równych odstępach, tworząc krąg wklęsły ku środkowi, wskutek pochylenia samolotów w płytkim zakręcie.

I nagle Il dowódcy z potężnego myśliwa rzuca się stromo w dół. „Czarna śmierć“ wali się wprost na wymierzone w nią armatnie paszcze.

W tej samej chwili z ziemi podniósł się skoncentrowany, wściekły ogień armatni. Wiązki pocisków biją pod skrzydła, dokoła kadłuba, pomiędzy stery. Ujęty samolot w ostry nurt rwący rozpryskami, skłębiony oblokami wybuchów. On zaś gna wśród nich skośnie, sam jak ogromny pocisk wyjący pędem. Zda się, że runie w las, przebijając splecione gałęzie i roztrzaska się pośród tych czołgów na ziemi, że żadna siła nie zdoła już zmienić stromej tosy tej szaleńczej piki, w którą wprowadził go pilot.

Lecz nie! Tuż nad koronami sosn rozpedzona maszyna kładzie się lekko na burtę i nieomal muskając końcem skrzydła ich wierzchołki, wypada płynnym podciągniętym zakrętem na arenę horyzontu.

Tymczasem drugi szturmowiec już zamiócił sterami po niebie, złożył się do celu i pędzi w dół pomiędzy karbowanymi wstążkami dymu swych odpalonych rakiet. Już nowe serie z działek rąbią po czołgach, po namiotach ukrytych obok, po zaskoczonych, przypadłych do ziemi Niemcach.

I znówu zakręt wyciągnięty w ostatnim ułamku sekundy dziewięć metrów nad lasem, i po-

BILANS KROŚNA

W połowie sezonu Aeroklub Podkarpacki może poszczycić się już znacznymi sukcesami, szczególnie w sekcji szybowcowej. Do końca czerwca nasi szybowcy przelecieli 7 958 km, z tego 1 221 km po trasach zamkniętych (bez wyników Jerzego Wojnara na mistrzostwach Polski), zdobyli 3 złote odznaki szybowcowe, 2 srebrne, 3 diamenty za przeloty docelowe i wylatali około 400 godzin.

Początek dał instr. samolotowy Felician Kawała (13.IV) przewyższeniem 3 170 m, który w dwa tygodnie później przelotem do Naselska — 327 km uzupełnił złotą odznakę. Następnym był Jan Samek, który 22.IV na trasie Krośno — Kraków — Sanok (301 km) zdobył pierwszy w tym roku diament. Drugi diament wywalczył ambitny pilot Tadeusz Ziemiński na 306 km trasie do Opola. O drugą złotą odznakę postarał się szef wyszkolenia Zygmunta Szubra uzupełniając ją przewyższeniem 3 300 m. Trzecią złotą odznakę zdobył instr. samolotowy Jerzy Szylkiewicz, który 25.VI uzyskał przewyższenie 3 350 m i tym samym brakuje warunki. Zbigniew Kwiatek ratując honor szybowników zdobył diament docelom 312 km z Leszna do Ciechanowa.

Z młodszych pilotów na wyróżnienie zasługuje zdobywca srebrnej odznaki Ryszard Gunia, który swój pierwszy w życiu przelot wykonał na trasie docelowej powrotnej 110 km Krośno — Rzeszów — Krośno.

Gorzej spisuje się sekcja samolotowa, która wylatała około 300 godzin oraz uzyskała 1 drugą klasę, a dwie dalsze są na ukończeniu. Dwa pilotów ukończyli program podstawowy i jest przygotowanych do egzaminu do III klasy. Przeszkodę w szkoleniu do I klasy stanowi brak sprzętu (radio i samolot do akrobacji).

Sekcja spadochronowa może poszczycić się wykonaniem planu podstawowego. Poza wykonaniem 170 skoków z samolotu i 330 skoków z wieży w Rzeszowie, zorganizowano również skoki do jeziora w Rożnowie. Użytkownicy I trzecią klasę, 2 drugie klasy są już na ukończeniu, a kolegom Zajdowi i Wnekowi brakuje do pierwszej klasy tylko kilka skoków w nocy.

teżne wybuchy rakiet następnego lta, za którym już wykręca w dół czwarty...

Ale oto Jak ppłk. Taldykina związa się w ciasnym zakręcie. Już grają jego karabiny maszynowe. Już wstrząsają się od ich śpiesznego werbla gałęzie sosn. Już dymi ziemia i buchają płomienie nowych pożarów.

Chor. Gabis w sam czas kładzie na stanowiska niemieckie długą serię ognia, aby zapobiec salwie, do której przygotował się dowódca kompanii czołgów jeszcze nie tkniętych naszymi pociskami przeciwpancernymi.

Chor. Czownicki ogląda się w tył, szybkim spojrzaniem obejmuje przestrzeń dokoła i nad karuzelą krążących samolotów. Nie — nie ma żadnej obecnej maszyny w powietrzu. Dowódca Ilów szybko skraca łuk, która powstała pomiędzy jego samolotami, a Bajow już nurkuje naciśniętą spustą broni maszynowej swego Jaka. Widać coraz wyższy czarny słup dymu, który kłębi się w dół i wyrasta nad lasem.

„To ułatwia celowanie“ — myśli Czownicki. Już — na dół!!! Maszyna posłusznie zalamuje gładki, łagodny zakręt i zaczyna szumieć pędem: syczy antena, gwizdają coraz cienie fletnera na sterze wysokości, lekko wibruje kadłub.

Buflasta, nierówna, postrzępiona powierzchnia lasu staje się coraz bardziej przejrzysta, w miarę jak z rosnącą szybkością zbliża się i rośnie w celowniku. Czownicki woła, spokojnie naprowadza jego środek na błyski pożarów i odkłada poprawkę w głąb, aby poszerzyć promień ostrzału.

W jakimś okamgnieniu dostrzega wypływający w górę samolot Bajowa i naciska oba spusty na drążku sterowym. Dreszcz serii wstrząsów gonidła. Można w nim odróżnić grzmot działka i drobny trzel karabinu maszynowego. Widać zbliżony tor smugowych pocisków. Poprzez korony drzew widać szare grzbiety czołgów.

Mamy nadzieję, że najbliższe miesiące przyniosą również dalsze sukcesy pilotom i skoczkom Podkarpacia.

Zygmunt Tebich

SZYBOWNICY NOWEGO TARGU LATAJĄ...

Dzięki pomocy miejscowych władz Aeroklub Tatrzański zaczyna spełniać swą rolę. Tak np. do czerwca br. sekcja szybowcowa wylatała dwa razy więcej godzin niż w całym roku ubiegłym. Zorganizowana grupa pilotów wycieczkowych daje o sobie znać licznymi przelotami. Łącznie wylatano 1 600 km i zdobyto 3 warunki do złotej odznaki. Skromne to co prawda w skali krajowej, ale u nas — rewelacja!

Miła atmosfera i intensywne latanie pozwoliły skupić liczną grupę ośmiu młodziaków, która systematycznie zdobywa nowe uprawnienia. A w dni nietopne klub świetlica w mieście zapelnia się młodzieżą.

Niedawno bawiła w aeroklubie grupa dziennikarzy radiowych. Nagrywali audycje o życiu naszego aeroklubu. Za pośrednictwem „Skrzydlatej“ — serdeczne im dzięki za pamięć o nas.

L. S.

ZAWODY MODELARSKIE W STALOWEJ WOLI

W dniu 28 czerwca 59 r. odbyły się na lotnisku w Turbi I Eliminacyjne Zawody Modeli Latających, zorganizowane przez Aeroklub Stalowowski z udziałem modelarni Niska, Rozwadowa, Sarzyny, Rudnika i Stalowej Woli. Na starcie stanęło 33 zawodników z 60 modelami. Pierwsze miejsce indywidualnie w klasie III zdobył zawodnik z modelarni Rozwadów — Stefan Herdzik zdobywając 317 pkt, przed A. Kuczerą i Czesławem Perlichem ze Stalowej Woli. W klasie II pierwsze miejsce zajął R. Jac-

OGŁOSZENIE

Aeroklub Jeleniogórski zatrudni etatowego instr. samolotowego II klasy od zaraz. Kandydaci proszeni są o zgłoszenie podań na adres Aeroklubu Jeleniogórskiego — Jelenia Góra, Barika Zwycięzcy 1.

kowski z Rozwadowa, natomiast w klasie I — J. Bojka również z Rozwadowa.

W punktacji końcowej zespołowej I miejsce oraz puchar przechodni zdobyli modelarze z Rozwadowa (1 125 pkt) przed modelarnią Stalowej Woli (1 070 pkt) i modelarnią z Sarzyny (910 pkt).

J. Zaremski

AEROKLUB MIELEC APELUJE

Zarząd Aeroklubu Mieckiego zwraca się z prośbą do wszystkich sympatyków lotnictwa posiadających fotografie, czasopisma, modele oraz wszelkiego rodzaju pamiątki ilustrujące rozwój lotnictwa sportowego, a w szczególności Aeroklubu Mieckiego od początku istnienia do chwili obecnej, o pisemne względnie telefoniczne skomunikowanie się z naszym aeroklubem (tel. 24 wewn. 235). Wspomniane pamiątki są potrzebne jako eksponaty na wystawę lotniczą organizowaną z okazji Tygodnia Lotnictwa Organizatorzy gwarantują zwrot eksponatów w terminie ustalonym.

NALOT SAMOLOTOWY BYŁ WIĘKSZY

W artykule „Organizacja lotnictwa sportowego w okresie XV-lecia Polski Ludowej“ zamieszczonym w Nr 30 (420) z dnia 22.VIII.1959, na stronie 7 zakradł się błąd: w wierszu 42 od dołu, szpalta trzecia, powinno być: „W roku 1949 ogólny nalot szybowcowy zamykał się cyfrą około 12 200 godzin, zaś nalot samolotowy wynosił około 12 000 godzin“.

POZIEKOWANIE

Kierownictwu i personelowi technicznemu administracyjnemu Wyższej Szkoły Szybowcowej w Lissich Kącach, z jej kierownikiem kpt. pilotem J. Sitarskim na czele, za serdeczną i troskliwą opieką oraz instr. Andrzejowi Piazickiemu za wzorowy instruktaż i cierpliwość przy wprowadzeniu mnie do „Bractwa Trzech Mew“, tą drogą składa gorące podziękowania i wyraża szczerą uznanie

inż. Jerzy Pawlak

„Po nich! — myśli Czownicki. — Po nich!“

Ale w tej samej chwili dostrzega bliskość ziemi: skośnie w silnym skrócie rdzaworóżowe pnie sosn, pojedyncze gałęzie, ba! zielone igłowie i rude szyszki rosną gwałtownie w oczach, pędzą wprost na celownik...

„Ster na siebie!“ — dłoń instynktownie ściga drążek, bodaj uprzedzając myśl o manewrze.

Jak jest posłuszny i zwinny, przemyka się gwałtownym suszem tuż nad wierzchołkami drzew, uderzając w nie tylko wicherą, a pilot z ulgą wydycha zaparte w płucach powietrze: „Udało się tym razem!“

Tymczasem lty już atakują powtórnie, aby odpalić pozostałe jeszcze rakiety. I znówu myśliwcy — tym razem płasko, z daleka, aby rozrzucił był większy, bo działa czołgów już umilkły i tylko niedobitki niemieckich załóg kryją się za ich rozbitymi wrakami.

Czownicki strzela tym razem oszczędnie. Trzeba zostawić zapas amunicji na wszelki wypadek: zadanie kończy się dopiero na lotnisku, bo w drodze powrotnej szturmowcy też muszą mieć osłonę zdolną do walki.

Powrót odbywa się zreszta spokojnie, zakłócony tylko raz, w okolicy Świerza, gdzie ciągną się stanowiska niemieckiej piechoty. Ale ogień, którym Niemcy żegnają wyprawę, wydaje się taki słaby, że po prostu nie warto zwracać nań uwagi. Pancerne lty nawet nie zmieniają kursu; dwie pary myśliwców, lecące po bokach i wyżej, lekkimi unikami wychodzą z zasięgu pocisków.

Kurs — 60 stopni. Maciejowice — Sobolew — Żelechów. Z daleka widać płożące lotnisko: Zadybie Stare, Klucz szturmowy rozluźnia szyk: idą kolejno do lądowania pod wiatr. Wyprawa skończona.

NA BEZOGONOWCACH W CHAVENAY



Francuski „Socian” — Morane-Saulnier startuje na holu z bezogonowcem Fauvel'a AV-22.

SPOŚRÓD wielu innych atrakcji, jakich doznałem w nadsekwajskiej stolicy Francji z okazji pobytu na XXIII Salonie Lotniczym, wyróżnić trzeba na pewno lot na znanym francuskim bezogonowcu konstrukcji inż. Charles Fauvel'a. Atrakcja to zresztą dość nieoczekiwana. W czasie wizyty w redakcji paryskiego tygodnika lotniczego „Aviation Magazine”, inż. Skrzydlewski (który był z mną) wyraził nieśmiało życzenie przelecenia się na „Fauvel'u”. Redaktor Marmain uśmiechnął się, prosił zaczekać i podzwonił do departamentu lotnictwa cywilnego Ministerstwa Komunikacji i Robót Publicznych: „Może coś się da zrobić?”. Dało się.

Następnego dnia zawędrowaliśmy na ulicę Croix Nivert 155 do tegoż departamentu, gdzie oczekiwał nas sympatyczny, starszy i pełen werwy pan Georges Abrial — główny inżynier lotnictwa cywilnego (funkcja w departamencie), równie doskonały pilot i wielki działacz francuskiego lotnictwa sportowego. Do naszej dwójki dołączyła mgr inż. Irena Kaniewska, którą pan Abrial — wiedząc, że jest także w Paryżu — również zaprosił na loty.

Departament, mieszczący się w kilku jednolitych dwupiętrowych budynkach, trochę przypominających dawne niemieckie baraki, zwraca naszą uwagę czystością, skromnym lecz nowoczesnym umeblowaniem, bardzo uprzejmą informacją i miłym powitaniem ze strony panów Abriala i siedzącego z nim razem w jednym pokoju inż. Erika Neslera, równie zasłużonego dla francuskiego sportu lotniczego pilota i działacza, a pełniącego obecnie w departamencie funkcję pilota doświadczalnego. Przy okazji dowiadujemy się, że pan Nesler jest pierwszym szybowcowym mistrzem i wielokrotnym rekordzistą Francji. Oblatywał dziesiątki prototypów maszyn sportowych, a wśród nich także jako pierw-

szy prototypy szybowca bezogonowego AV-22 i AV-36. Trzeba tu jeszcze wspomnieć, że inż. Georges Abrial zajmował się w latach 30-tych również konstruowaniem szybowców i że profil skrzydła zastosowany w AV-22 jest właśnie jego pomysłem. W towarzystwie więc miłych, starszych a także pełnych werwy i młodzieńczego entuzjazmu panów, potwierdzających jeszcze raz tezę, że w lotnictwie, a szczególnie sportowym, człowiek nigdy nie czuje na sobie wieku, udajemy się dwoma autami na lotnisko.

Już na przedmieściu Paryżu wpadamy w piękną autostradę, którą jedziemy w kierunku Nantes. 5 km przed Wersalem skręcamy w le-

Inż. Skrzydlewski, pilot doświadczalny SZD, na chwilę przed startem na bezogonowcu AV-36 na lotnisku w Chavenay.

Wszystkie zdjęcia: J. R. KONIECZNY



wo na boczną szosę; mijamy miasteczko Chavenay i w chwili potem wjeżdżamy na lotnisko szkoły i aeroklubu o tej samej nazwie. Stąd do centrum stolicy Francji tylko 25 km. Jest to jeden z 60 aeroklubów, jakie znajdują się w Paryżu i jego najbliższym rejonie. Mniej więcej na około 20 aeroklubów przypada 1 państwowa szkoła lotnicza. Chavenay jest równocześnie — niezależnie od tego że znajduje się tam aeroklub, którego prezesem jest właśnie inż. Abrial — jedną z tych szkół. Informują mnie przy okazji, że we Francji jest około 400 aeroklubów, około 20 szkół państwowych i kilka szkół centralnych.

Lotnisko w Chavenay niezbyt duże, ale malowniczo położone w terenie pagórkowatym. Na

nim niewielki kremowy budynek portowy i kilka solidnych hangarów. Sprzętu w nich dużo, szczególnie szybowców. Trafiliśmy akurat na intensywne latanie szybowcowe. Nad lotniskiem duży ruch. Co chwilę startuje i ląduje jakiś szybowiec. Przed lądowaniem nie obowiązuje krąg nad lotniskiem. Wyciągarki w zasadzie nie używa się. Na lotnisku spostrzegam samoloty: Morane-Saulnier — jeden przypominający wyglądem niemieckiego „Storcha”, drugi dwumiejscowy do treningu i akrobacji oraz do holowania, całkowicie metalowy górnopłat oraz Bolsavia B-609 „Mercury” R II, mogący holować równocześnie trzy szybowce. Z tych ostatnich widzę: przed hangarem dwumiejscowy SNCAN C-800 do szkolenia i treningu, z miejscami obok siebie, przy czym lewy (patrząc z przodu) fotel (instruktora) jest nieco cofnięty do tyłu, dalej stoi również dwumiejscówka znajdująca się obecnie w próbach Wassmer WA-30 „Bijave” z miejscami w tandem, bardzo prostej konstrukcji. Jest też jednomiejscówka Air-102 i oczywiście bezogonowiec: dwumiejscowy AV-36.

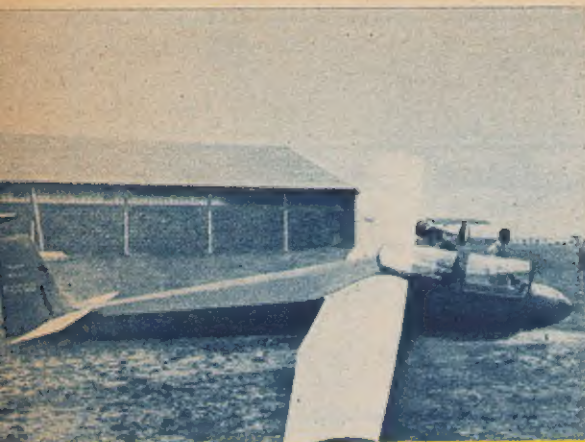
Nie zdążyłem się nawet dobrze rozejrzeć po aeroklubie i szkole w Chavenay, kiedy inż. Abrial zaprasza już na loty. Aż podziw bierze jak szybko, nie naruszając w niczym porządku latania, przygotowano szybowce do lotów (łącz-



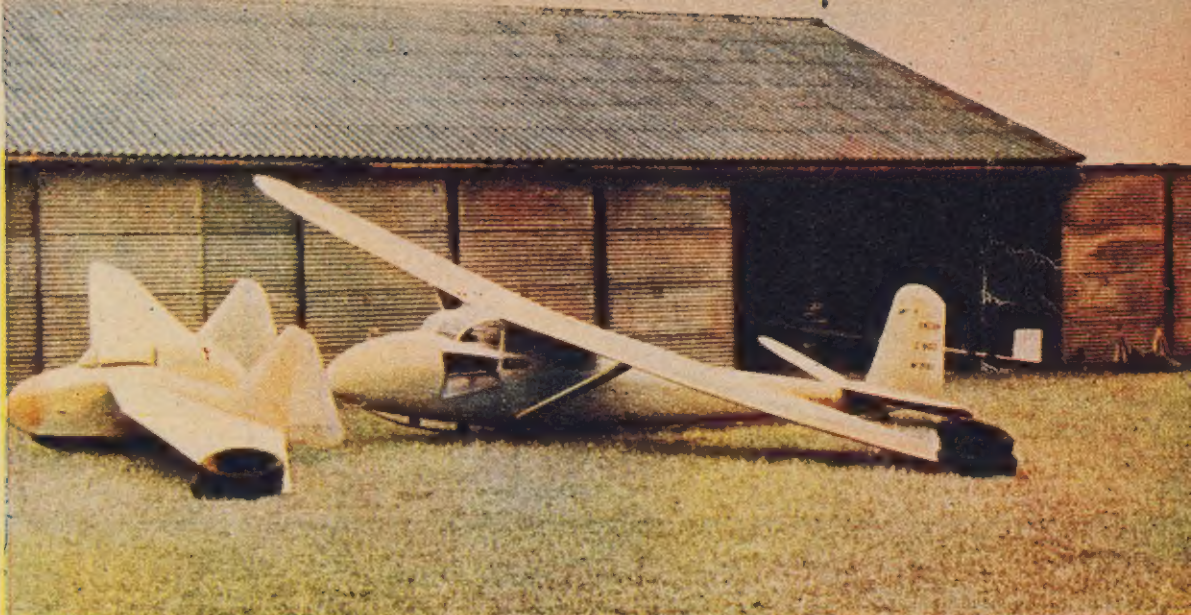
Inż. Skrzydlewski wraz z inż. Abrialem (z tyłu) przed startem do lotu zapoznawczego na AV-22.



Morane-Saulnier ze znakami wojskowymi: wyglądem przypomina niemieckiego „Storcha”. W aeroklubie i szkole w Chavenay z powodzeniem holuje szybowce.



Dwumiejscowy szybowiec Wassmer WA-30 „Bijave”.



Przed jednym z hangarów na lotnisku w Chavenay. Z lewej — bezogonowiec Fauvel AV-36, z prawej — dwumiejscówka SNCAN C 800 (z miejscami obok siebie).



Inż. Georges Abrial. W głębi budynek portu lotniczego w Chavenay.



Całkowicie metalowy Morane-Saulnier przeznaczony do treningu, akrobacji i holowania.



Samolot Boisavia B-603 „Mercury” R II może holować równocześnie trzy szybowce.

I robi nam do dziś dobrą propagandę. Można usłyszeć wiele przyjemnych słów. Cóż, kiedy miły tam pobyt przerywa niespodziewanie ulewny deszcz. Sympatyczni gospodarze odwożą nas z powrotem do Paryża.

Za przyjemny pobyt w Chavenay i za loty na bezogonowcach Fauvel'a składam tą drogą w imieniu całej trójki jeszcze raz serdeczne podziękowanie panom: inż. Abrialowi, inż. Neslerowi i red. Marmain.

A oto, w uzupełnieniu zdjęć, jeszcze wrażenia z lotów na bezogonowcach i opinie inż. Kaniewskiej i inż. Skrzydlewskiego:

Mgr inż. IRENA KANIEWSKA: Bezogonowce Fauvel'e mają jedną bardzo ciekawą cechę: posiadają one mianowicie skrzydło proste bez żadnego skosu, tak charakterystycznego dla na-

szego „Nietoperza” czy też innych latających konstrukcji bezogonowych. Muszę przyznać, że — jak dotychczas — odnosiłam się nieco nieufnie do sprawozdań z lotów AV-36, w których publikowano, że szybowiec jest bardzo łatwy w pilotażu. Małe momenty bezwładności względem osi poprzecznej oraz brak tłumienia ruchów pochylających zdawałyby się sugerować, że szybowiec winien być bardzo chybliwy podłużnie (tzn. „na wysokość”). Jednakże już pierwszy lot na dwumiejscowym AV-22 wraz z inż. Abrialem w roli instruktora przekonał mnie, że szybowiec zachowuje się całkiem „normalnie”, a jego lot w powietrzu nie różni się od szybowca ortodoksyjnego o klasycznych kształtach. Szybowiec AV-22 wykazywał pewną nerwowość w sterowaniu podłużnym; okazało się, że jest ona spowodowana małym zakresem pełnego ruchu drążka

sterowego, który musiał być ograniczony ze względów konstrukcyjnych (mało miejsca w 2 kabinie). Szybowiec holowany za jeden zaczep, umieszczony dość wysoko na nosie kadłuba, szybko uzyskał 700 m. (Przy czym muszę dodać, że w celach doświadczalnych przechodziliśmy przez strugi zaśmigłowe i leciliśmy również pod strugami, bez jakichkolwiek większych zaburzeń równowagi). Po wyczepleniu próbowałam różnych ewolucji: krążenia, przeciągania, przewrotów. Wszystko to nie różniło się od pilotażu np. „Jeżyka” czy „Komara”. Szczególnie efektywny był głęboki ślizg, cecha bardzo cenna przy podchodzeniu do lądowania, gdyż płyty hamulcowe umieszczone są tylko na dolnej powierzchni skrzydła. Na jednomiejscowej wersji Fauvel'a linka holownicza zaczepiona jest nie na nosie szybowca, lecz za pośrednictwem dodatkowej linki (w kształcie V) do zaczepów pod skrzydłami szybowca. Dawało to dodatkowe efekty wzrokowe, gdyż w momencie zluźniania się linki holującej całe widełki zniknęły gdzieś pod szybowcem. AV-36 okazał się również jak najbardziej prawidłowy i spokojny w pilotażu. Był on nawet mniej nerwowy „na wysokość”, ze względu na większy ruch drążka w kabinie. Spróbowałam zmiany kierunku krążenia, górek, przewrotów. Wszystko „grało”. Słowo daję, gdyby nie to, że obejrzawszy się można było stwierdzić, że szybowiec nie posiada ogona, przysnęłabym, że lecę na najbardziej „normalnym” szybowcu. Szybowiec wykazywał poniżej 1 m/sek opadania, co dla tego typu szybowca doświadczalnie-treningowego jest wynikiem całkiem dobrym.

Mgr inż. STANISŁAW SKRZYDLEWSKI: Bezogonowce AV-22 i AV-36 są zupełnie prawidłowe w pilotażu, nie odbiegającym od szybowców ortodoksyjnych. Nie ma przesady w twierdzeniu, że szybowce te można śmiało stosować dla pilotów o niewielkim nalocie, rzędu kilkudziesięciu godzin. Jedyną cechą charakterystyczną jaką zauważyłem w Fauvel'u, różniącą ten bezogonowiec od szybowców zwykłych, jest to że w locie na holu w pobliżu strugi zaśmigłowej występują trudności w utrzymaniu równowagi poprzecznej. Stateczność i sterowność tych szybowców jest bez zastrzeżeń. Start i lądowanie zupełnie łatwe. Doskonałość bezogonowców AV, jak odnoszę wrażenie, tak na oko, jest rzędu 20—22. Nie ulega wątpliwości, że to co Francuzi podają o tym typie szybowca odpowiada prawdzie. Warto tu może zwrócić uwagę i na ten fakt: z jaką łatwością myśmy te loty na AV dostali.



Konstruktor i pilot inż. Kaniewska wraz z inż. Abrialem (z tyłu) w kabinie dwumiejscowego szybowca konstr. inż. Ch. Fauvel'a AV-22.

W ŚRÓD projektów złożonych na francuskim konkursie samolotów popularnych nie mogło oczywiście zabraknąć projektu Henri Migneta, którego nazwisko jest nierozdzielnie związane z ideą lekkiego samolotu popularnego przeznaczonego „dla wszystkich”. Już w latach trzydziestych budował Mignet swoje „Pchły powietrzne” (Pou-du-ciel), zapoczątkowując swym przykładem ruch konstrukcyjny na polu samolotów lekkich. Nieznużony niepowodzeniami Mignet pozostał od pierwszych dni wierny wynalazonemu przez siebie układowi tzw. „latającej szczeliny”. Od lat ulepsza on niezmordowanie swe samoloty. Obecnie jego projekty nie posiadają już niebezpiecznych własności, co zostało potwierdzone szczegółowymi próbami w tunelu aerodynamicznym.

HM-370 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym dwupłatem o układzie „tandem” (skrzydła jedno za drugim).

Każde ze skrzydeł składa się z prostokątnej części środkowej i eliptycznych, składanych, zakończeń o niewielkim skosie. Konstrukcja drewniana, dwudźwigarowa. Przednie skrzydło, większe, zamocowane jest nad kadłubem na koźle z rur stalowych i na dwóch pojedynczych zastrzałach w sposób ruchomy tak, że może zmieniać swój kąt nastawienia. Jest to wykorzystane do sterowania wysokością. Zwraca uwagę brak lotek. Tylnie skrzydło, wolnonośne, zamocowane jest na kadłubie w niewielkiej odległości z tyłu i poniżej skrzydła przedniego, tak że oba skrzydła tworzą coś w rodzaju szczeliny (słotu). Na krawędzi spływu środkowej części obu skrzydeł zabudowane są wąskie klapki wyważające, przy czym klapka tylnego skrzydła wychyla się automatycznie, stosownie do wychyleń skrzydła przedniego.

Krótki kadłub z rur stalowych, kryty płótnem, mieści dwumiejscową krytą kabinę o miejscach obok siebie. Sterowanie uproszczone, tylko przy pomocy wolantów (brak sterownic nożnych). Wychylenia wolantów w przód — w tył sterują wysokością, a obrót w lewo — w prawo — kierunkiem. Usterzenie składa się tylko ze steru kierunku (bez statecznika), umieszczonego na końcu kadłuba.

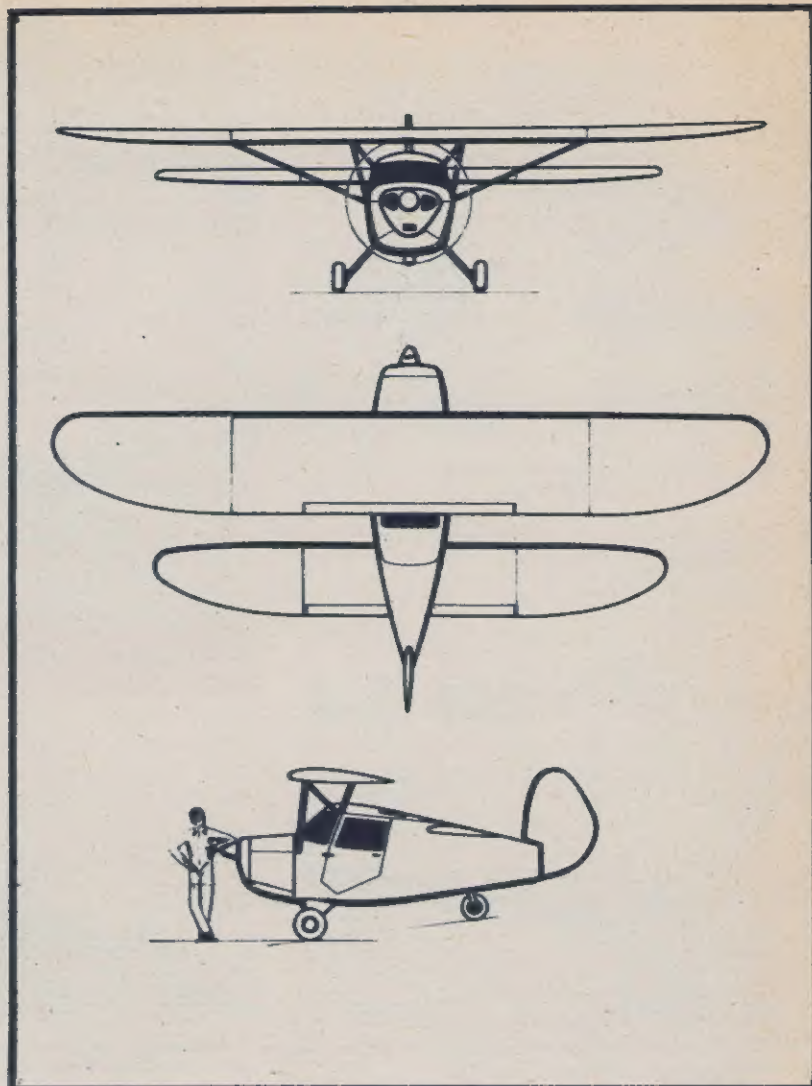
Podwozie stałe, trójkółowe, odwrócone (trzęcie koło z tyłu). Wszystkie koła samonastawne, tylne sterowane.

Napęd, zgodnie z warunkami konkursu, stanowi silnik płaski o mocy 90 KM, typu Continental C-90-14F. Śmigło dwupłatowe, stałe. Rura wydechowa zaopatrzona w tłumik. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Ciężary:	
Rozpiętość	— 10,0 m	Ciężar w locie	— 530 kg
Rozpiętość (skrzydła złożone)	— 5,0 m	Obciążenie powierzchni	— 26,5 kg/m²
Długość	— 5,35 m	Obciążenie mocy	— 5,9 kg/KM
Powierzchnia skrzydeł (łącznie)	— 20,0 m²	Osiągi:	
		Prędkość przelotowa	— 180 km/h



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

DAVIS DA-1 • USA

PROSZĘ kilku dużych firm budujących samoloty dla prywatnych nabywców, jak Cessna, Piper i Beech, istnieją w Stanach Zjednoczonych dziesiątki niewielkich zakładów lub warsztatów, które w sposób nieco amatorski, nie przemysłowy zajmują się również budową własnych typów samolotów. Nierzadko cała działalność takiej „wytwórni” ogranicza się do zbudowania jednego lub kilku prototypów. Rzadko trafia się między nimi konstrukcja godna zainteresowania. Takim chlubnym wyjątkiem jest niewątpliwie samolot skonstruowany i zbudowany przez inż. Davisa z Lake Village w stanie Indiana.

Davis DA-1 jest pięciomiejscowym, jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatem turystycznym, konstrukcji całkowicie metalowej.

Prostokątne skrzydło o stałym profilu jest konstrukcji dwudźwigarowej. Poszczególne arkusze pokrycia tworzącego keson przynitowane są brzegami do wystających żeber, co bardzo ułatwia wykonanie. Całe skrzydło składa się z kilku rodzajów powtarzalnych elementów konstrukcyjnych, kłapy i lotki zawieszane na zwykłych zawiasach mają konstrukcję bezżebrową i kryte są blachą żłobkową.

Ciekawe jest również usterzenie, które składa się z dwóch identycznych elementów ustawionych w V. Są to powierzchnie całkowicie wychylane (brak statecznika), wyważone masowo. Konstrukcja składa się z kesonu noskowego i spływu wykonanego z żłobkowanej blachy. Do wyważenia służą osobne kłapki wyważające (trymery) umieszczone pod usterzeniem.

Kadłub o przekroju wielokątnym, zbliżonym do prostokąta, ma konstrukcję rurową. Pokrycie z blachy duralowej składa się wyłącznie z płaskich arkuszy. Jedynie maska silnika składa się z powierzchni nie płaskich, ale i one są rozwijalne.

Kabina mieści 5 osób, dwie z przodu i trzy z tyłu. Drzwi z prawej strony. Bagażnik z tyłu.

Podwozie trójkółowe. Główne koła amortyzowane gołeniami sprężystymi. Silnik Lycoming O-360 o mocy 180 KM. Śmigło dwupłatowe, drewniane stałe.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:		Ciężar całkowity	
Rozpiętość	— 9,40 m		— 1 085 kg
Długość	— 6,75 m	Osiągi:	
Powierzchnia nośna	— 15,15 m²	Prędkość maksymalna	— 240 km/h
		Prędkość przelotowa	— 210 km/h
Ciężary:		Zasięg	— 1 000 km
Ciężar własny	— 500 kg		

gratulacje. Nie obeszło się też bez pocatunków. Potem członkowie drużyny krakowskiej długo podrzucali swego „szefa” w górę. A Jasio Cierniak lekko uśmiechnięty i na pewno wzruszony, dziękował wszystkim za te gratulacje i dowody życzliwości. A wszystko to działo się w odległości około 30 m od środka krzyża. Tymczasem skoki trwały dalej. Toczyła się walka o drugie, trzecie i dalsze miejsca. Skok Szwedziuka nie groził Zapaśnikowi odebraniem drugiego miejsca. On sam ostatecznie zajął trzecią lokatę.

Zwycięzcą konkurencji został młody skoczek z Aeroklubu Śląskiego Edward Kulesza, przed Bułgarem Cenkowem. Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła zdecydowanie Angielowa (Bułgaria) przed Chmielarzykówną.

★

Mistrz Sportu Jan Cierniak należy do czołowych polskich skoczków spadochronowych. Zdobył więc przez niego tytułu mistrza Polski na rok 1959 nie było dziełem przypadku. Już na mistrzostwach świata w Moskwie (1956) i w Bratysławie (1958) zajął najlepsze miejsca spośród naszych zawodników. Również Mistrzynie Sportu Tosia Chmielarzyk zalicza się obok Mistrzyni Sportu Ani Franke do najlepszych kobiet w polskim sporcie spadochronowym.

W sumie trzeba stwierdzić, że V Spadochronowe Mistrzostwa Polski — pomijając niektóre niedociągnięcia organizacyjne, o czym mowa będzie w jednym z następnych numerów, łącznie z bardziej szczegółowym omówieniem tej imprezy — wykazały duży wzrost poziomu, techniki i taktyki skoku oraz spadania płaskiego. A na to właśnie czekamy!

TADEUSZ MALINOWSKI

CIAĞ DALSZY ZE STR. 7

Popatrzałem znacząco na Malchasjana. Amerykanin i Kanadyjczyk patrzyli na nas uważnie.

Malchasjan lekko kiwnął głową

— Rozumiem, w porządku.

Stało się jasne, że mamy wyjątkową okazję — jak mówią lekkoatleci — zrobić na tym dystansie dobry czas.

Amerykanin i Kanadyjczyk ciekawili się z jaką prędkością będziemy lecieć, na jakiej wysokości i ile zużyjemy paliwa. Odpowiadałem lakonicznie:

— Dowiemy się w Moskwie.

A więc lecimy. Całą załogą idziemy do samolotu. Zajmujemy miejsce. Jeszcze raz obrzucam wzrokiem maszynę. Patrzę na błyszczące światłami drogi manewrowe i pasy startowe. Na jednym z nich, biegnącym w stronę morza, będziemy startować. Pasy biegnące w stronę miasta są w nocy nieczynne. Nie wolno zakłócać snu mieszkańców miasta.

(cdn)

SZYBOWIEC WYCZYNOWY SG-3

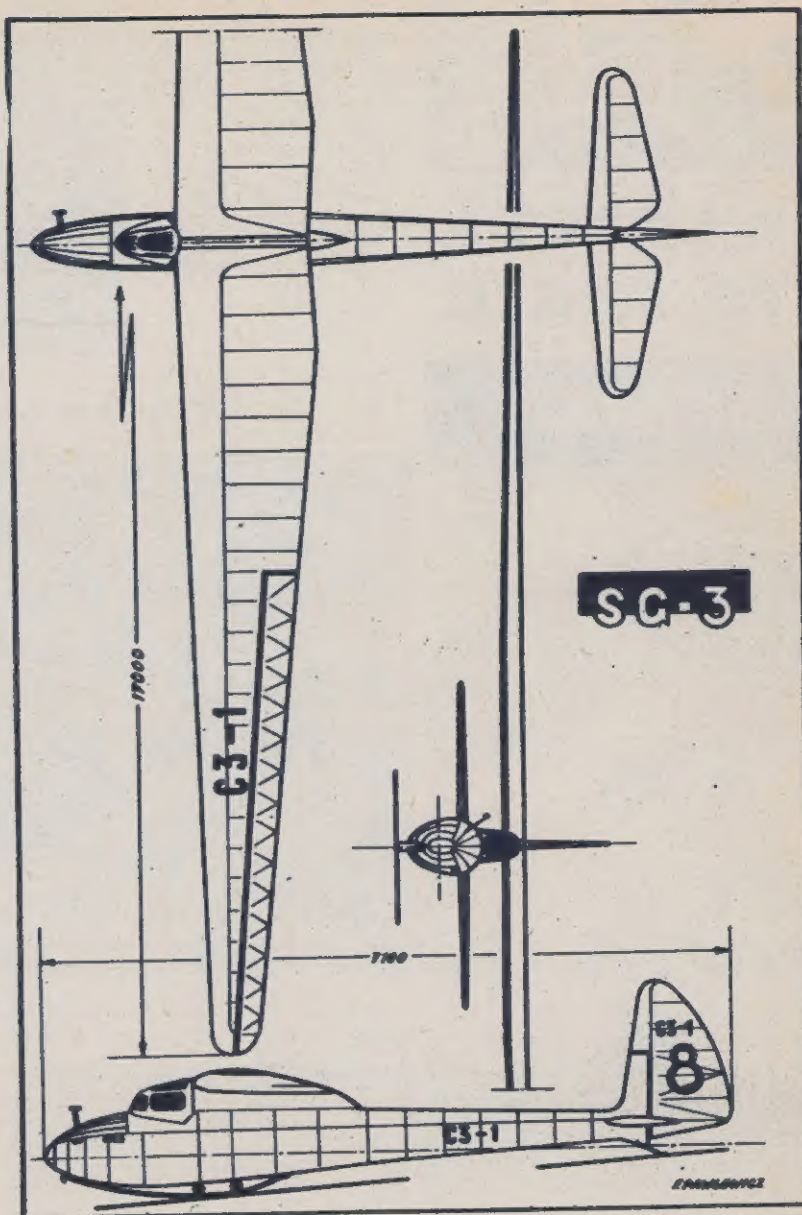
SZYBOWIEC wyczynowy SG-3 konstrukcji inż. Szczepana Grzeszczyka zbudowany został w 1933 r. w Warsztatach Szybowcowych w Warszawie. Był to grzbietopłat o dwudzielnym, wolno-
nośnym płacie konstrukcji jednodźwigarowej.

Kadłub o owalnym przekroju posiadał trzy podłużnice; pokrycie kadłuba ze sklejk. Zakończenie kadłuba tworzył statecznik pionowy, który stanowił jedną całość z kadłubem i posiadał również sklejkowe pokrycie. Kabinę umieszczono przed płatem i była ona całkowicie osłonięta zdejmowaną osłoną z oknami z celuloиду. W późniejszym okresie osłonę tę zamieniono na inną owiewkę, o lepszej widzialności ze szkła organicznego. Ster wysokości bez statecznika poziomego. Lotki miały napęd różnicowy. Płat posiadał profile Warszawskiego Instytutu Aerodynamicznego nr 336 i nr 192. Największa głębokość płata przy kadłubie wynosiła 1,40 m, najmniejsza zaś na końcach 0,45 m.

Szybowiec SG-3 był jednym z najpopularniejszych szybowców wyczynowych, na którym ustalono w Polsce szereg rekordów. Był on też dalszą ewolucją szybowca SG-28, który również chlubnie zapisał się w historii polskiego szybownictwa. Szybowiec SG-3 był kilkakrotnie modyfikowany i oznaczany: SG-3/35, SG-3/36 i SG-3 bis. Szybowiec SG-3 bis różnił się najbardziej od swego pierwowzoru ze względu na „łamaną” płat. Szybowiec ten również zostanie opisany w niniejszym cyklu.

FELIKS PAWŁOWICZ

Foto ze zbiorów autora



DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	17,00 m
Długość	—	7,10 m
Pow. nośna	—	16,51 m²
Cieężar własny	—	149 kg
Obciążenie pow.	—	13,7 kg/m²
Doskonałość max.	—	26,8



„SKRZYDLATA POLSKA” Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Włcza 48, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 12.VIII. 1959 R.

ZAM. 4556/C W-48



RAKIETA PO ŚWIECIE

DOWÓD ODWAGI
I ZIMNEJ KRWI



Pierwszy wyskoczył z samolotu radiotelegrafista szeregowy Stojanow, po nim sierżant Soroka. Drugi skoczek znalazł się zbyt blisko od kolegi. Byli już w pobliżu ziemi, gdy Soroka utknął nogami w czaszy spadochronu Stojanowa. Oba spadochrony Soroki zaczęły się zwijać, zaś skoczek runął w dół. W tym momencie Stojanow chwycił linki spadochronu Soroki, ten zaś uchwycił się zwisającej linki nadajnika radiowego, co widać na zdjęciu wykonanym przez świadka wydarzenia. Oba uratowali się.

CZKAŁOW NIEZNANY

Czytelnicy „Skrzydlatej” niejednokrotnie już oglądali zdjęcia sławnego lotnika-rekordzisty radiotelegrafisty z lat przedwojennych, Walerego Czkałowa. Takiego zdjęcia jednak — chyba jeszcze nie widzieli! Czkałow fotografujący... fotoreporterów, chcących go fotografować.

ZDJĘCIA: „Sowietskaja Awiacija”, NBI, „Sowietskij Sojuz”, „Izwiestia”.



NAD ATLANTYKIEM

Gdyby ktoś wykonał zdjęcie unosząc się wysoko nad Oceanem Atlantyckim, otrzymałby taki mniej więcej obraz ruchu samolotów pasażerskich. 71 samolotów z 3 295 ludźmi na pokładzie przemierza w jednej chwili olbrzymie przestrzenie wód kontynentów.



ŚMIGŁOWCEM NAD TOKIO



Najwyższą wieżą telewizyjną na świecie jest wieża tokijska (333 m). Na zdjęciu — ślad świetlny śmigłowca okrążającego wieżę telewizyjną.



— Czy może mi pan powiedzieć gdzie jest właściwie Góra?
„Zeit im Bild”

Z WYSTAWY W MOSKWIE



Liczenie reprezentowane są na wystawie osiągnięć gospodarki narodowej ZSRR — eksponaty z dziedziny lotnictwa. Zdjęcie przedstawia samolot odrzutowy Tu-104 i śmigłowce Mi-4 oraz Mi-1 na wystawie w Moskwie.

SREBRNE PTAKI Z DREZNA

W Dreźnie budowane są z radzieckiej licencji znane samoloty pasażerskie Il-14. Niedawno w zakładach produkujących te maszyny oddano do użytku nową wielką halę montażową. Samoloty budowane w NRD cenione są wysoko ze względu na solidność wykonania i 100% bezpieczeństwa.

